



Bruxelles, le 9.12.2020
COM(2020) 789 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ
DES RÉGIONS**

**Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie
de l'avenir**

{SWD(2020) 331 final}

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir

1 NOTRE VISION

- 1. La mobilité et les transports nous concernent tous.** La mobilité est un moteur de notre vie économique et sociale, qu'il s'agisse d'aller au travail, de rendre visite à sa famille et à ses amis, de faire du tourisme, mais aussi d'assurer le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales pour nos magasins et notre production industrielle. La libre circulation des personnes et des marchandises à travers ses frontières intérieures est une liberté fondamentale de l'Union européenne (UE) et de son marché unique. Les déplacements dans l'UE ont permis de renforcer la cohésion et l'identité européenne. Deuxième poste de dépenses pour les ménages européens, le secteur des transports contribue à hauteur de 5 % au PIB européen et emploie directement quelque 10 millions de travailleurs.
- 2. Si la mobilité présente de nombreux avantages pour ses utilisateurs, elle n'est pas sans coûts pour notre société.** Il s'agit notamment des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution atmosphérique, sonore et de l'eau, mais aussi des accidents de la route et autres, des embouteillages et de la perte de biodiversité, qui ont tous une incidence sur notre santé et notre bien-être. Les actions et les efforts passés n'ont pas encore suffisamment pris en compte ces coûts. Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports ont augmenté au fil du temps et représentent aujourd'hui jusqu'à un quart du total des émissions imputables à l'UE.
- 3. Le défi le plus important auquel est confronté le secteur est de réduire considérablement ses émissions et de devenir plus durable.** Dans le même temps, cette transformation offre d'importantes possibilités d'améliorer la qualité de vie et, pour l'industrie européenne dans l'ensemble des chaînes de valeur, de se moderniser, de créer des emplois de qualité, de mettre au point de nouveaux produits et services, d'améliorer la compétitivité et de jouer un rôle de premier plan au niveau mondial, tandis que d'autres marchés progressent rapidement vers une mobilité à émissions nulles. Compte tenu de la part élevée du transport dans les émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE, l'objectif de l'Union de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 et de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 ne sera atteint qu'en mettant en place des politiques plus ambitieuses pour réduire la dépendance des transports à l'égard des combustibles fossiles, sans délai et en synergie avec les efforts déployés pour atteindre l'objectif «zéro pollution». **La réussite du pacte vert pour l'Europe¹ dépend de notre capacité à rendre durable le système de transport dans son ensemble.**
- 4. La pandémie de COVID-19 a clairement montré qu'il était vital pour l'UE de préserver le bon fonctionnement du marché unique.** La crise a mis en lumière le rôle essentiel des transports, ainsi que les coûts sociaux, sanitaires et économiques engendrés par une limitation drastique, voire l'arrêt, de la libre circulation des personnes, des marchandises et des services. La préservation des chaînes d'approvisionnement et une **approche**

¹ COM(2019) 640 final «Le pacte vert pour l'Europe».

européenne coordonnée de la connectivité et des activités de transport sont essentielles pour surmonter les crises et renforcer l'autonomie stratégique et la résilience de l'UE.

5. Par conséquent, **un des principaux objectifs de la future politique des transports de l'UE doit être de garantir que notre système de transport est réellement résilient face aux crises futures.** Achever l'espace européen unique des transports tel que prévu par le livre blanc de 2011² reste une pierre angulaire de la politique européenne des transports. Favoriser la cohésion, réduire les disparités régionales et améliorer la connectivité et l'accès au marché intérieur pour toutes les régions continue de revêtir une importance stratégique pour l'UE. La pandémie de COVID-19 a eu un impact considérable sur la mobilité. Dans le contexte de la sortie de cette crise majeure, le soutien public devrait aider la mobilité à «se reconstruire en mieux» et à progresser notablement vers un avenir durable et plus intelligent.
6. **La croissance du secteur des transports doit être subordonnée à l'écologisation de la mobilité.** En Europe, la mobilité devrait reposer sur un système de transport multimodal efficace et interconnecté, tant pour les passagers que pour le fret, renforcé par un réseau ferroviaire à grande vitesse abordable, par des infrastructures de recharge et de ravitaillement nombreuses pour les véhicules à zéro émission³ et une offre de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone, ainsi que par une mobilité plus propre et plus active dans des villes plus vertes contribuant à la bonne santé et au bien-être de leurs citoyens.
7. **La numérisation deviendra un moteur indispensable de la modernisation de l'ensemble du système,** en le rendant plus fluide et plus efficace. L'Europe doit également recourir à la numérisation et à l'automatisation pour accroître encore les niveaux de sûreté, de sécurité, de fiabilité et de confort, ce qui permettra de maintenir la position dominante de l'UE dans la fabrication d'équipements et les services de transport et d'améliorer notre compétitivité mondiale grâce à des chaînes logistiques efficaces et résilientes.
8. Cette évolution ne devrait laisser personne de côté: **il est essentiel que la mobilité soit disponible et abordable pour tous, que les régions rurales et isolées soient mieux connectées⁴ et accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées et que le secteur offre de bonnes conditions sociales, des possibilités de reconversion et des emplois attrayants.** Le socle européen des droits sociaux constitue la référence pour garantir que les transitions écologique et numérique sont socialement équitables et justes.
9. **Dans l'ensemble, nous devons déplacer le paradigme actuel du changement progressif vers une transformation fondamentale.** La présente stratégie établit donc une feuille de route pour mettre résolument les transports européens sur la voie d'un avenir durable et intelligent. Pour faire de notre vision une réalité, elle recense dix domaines phares au moyen d'un plan d'action qui guidera nos travaux dans les années à venir. Les scénarios à la base de la stratégie, qui sont identiques à ceux qui soutiennent le plan cible en matière de climat à l'horizon 2030⁵, démontrent qu'avec le niveau d'ambition approprié, l'ensemble

² COM(2011) 144 final, «Livre blanc: feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» La Commission a également évalué ce livre blanc dans les documents SWD (2020) 410 et SWD (2020) 411.

³ Dans la présente communication, le terme «véhicule» désigne, selon le contexte, tous les types de véhicules, notamment les voitures, les camions, les autobus, les autocars, les véhicules légers, les trains, les aéronefs, les navires, les bateaux, les transbordeurs, etc.

⁴ Cet aspect sera examiné plus en détail dans le cadre de la communication de la Commission sur la vision à long terme pour les zones rurales en 2021.

⁵ COM(2020) 562 final, «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030 — Investir dans un avenir climatiquement neutre, dans l'intérêt de nos concitoyens».

des mesures prévues dans la présente stratégie peut permettre de **réduire de 90 % les émissions du secteur des transports d'ici à 2050**. Ces **étapes**, qui tiennent compte également de l'analyse présentée dans le document de travail des services de la Commission accompagnant la présente communication⁶, ont pour but de montrer la voie que doit emprunter le système de transport européen pour nous permettre de réaliser nos objectifs de mobilité durable, intelligente et résiliente, et témoignent ainsi du niveau d'ambition nécessaire pour nos futures politiques, telles que:

À l'horizon 2030:

- au moins 30 millions de véhicules à zéro émission circuleront sur les routes européennes;
- 100 villes européennes seront climatiquement neutres;
- le trafic ferroviaire à grande vitesse doublera;
- les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone au sein de l'UE;
- la mobilité automatisée sera déployée à grande échelle;
- les navires à zéro émission seront prêts à être commercialisés.

À l'horizon 2035:

- les aéronefs de grande capacité à zéro émission seront prêts à être commercialisés.

À l'horizon 2050:

- la quasi-totalité des voitures, camionnettes, autobus et véhicules utilitaires lourds neufs seront à zéro émission;
- le trafic ferroviaire de marchandises doublera;
- le trafic ferroviaire à grande vitesse triplera;
- le réseau transeuropéen de transport multimodal (RTE-T) équipé pour des transports durables et intelligents dotés d'une connectivité à haut débit sera opérationnel pour le réseau global.

2 MOBILITE DURABLE — UNE TRANSITION IRREVERSIBLE VERS UNE MOBILITE A ZERO EMISSION

10. Le pacte vert pour l'Europe appelle à une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports, afin que l'UE devienne une économie neutre pour le climat d'ici à 2050, tout en œuvrant en faveur d'une ambition zéro pollution. Pour parvenir à ce changement systémique, **nous devons 1) rendre tous les modes de transport plus durables, 2) faire en sorte que des alternatives durables soient largement disponibles dans un système de transport multimodal et 3) mettre en place les mesures d'incitation appropriées pour favoriser la transition. Ce sont les trois piliers de nos actions futures.**
11. Cela nécessite **d'activer tous les leviers d'action**: 1) **des mesures visant à réduire sensiblement la dépendance actuelle à l'égard des combustibles fossiles** (en remplaçant les flottes existantes par des véhicules à émissions faibles ou à zéro émission et en encourageant l'utilisation de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone); 2) **des mesures décisives pour orienter davantage d'activités vers des modes de transport plus durables** (notamment en augmentant le nombre de passagers voyageant en train et utilisant des transports publics et des modes actifs pour leurs déplacements domicile-travail, ainsi qu'en réorientant une part importante du fret vers le rail, la navigation

⁶ SDW(2020) 331.

intérieure et le transport maritime à courte distance); 3) **l’internalisation des coûts externes** (en appliquant les principes du «pollueur-payeur» et de l’«utilisateur-payeur», notamment au moyen de mécanismes de tarification du carbone et des infrastructures).

2.1 Nous devons rendre tous les modes de transport plus durables

12. **Tous les modes de transport sont indispensables à notre système de transport et c’est la raison pour laquelle ils doivent tous devenir plus durables.** En tant que premier pilier de notre approche, nous devons encourager sans plus tarder l’utilisation de véhicules à émissions faibles ou à zéro émission ainsi que de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone pour les transports routier, fluvial, aérien et ferroviaire. Nous devons soutenir la recherche et l’innovation (R&I) en faveur de produits⁷ et de services compétitifs, durables et circulaires, veiller à ce que l’industrie propose des véhicules et des carburants appropriés, mettre en place les infrastructures nécessaires et encourager la demande des utilisateurs finals. Ces mesures sont essentielles pour atteindre nos objectifs climatiques à l’horizon 2030 et 2050 et notre objectif «zéro pollution», et permettre aux entreprises européennes de rester des leaders industriels au niveau mondial. Il est primordial de maintenir la neutralité technologique dans tous les modes de transport, sans s’abstenir pour autant d’éliminer les solutions fondées sur les combustibles fossiles.

INITIATIVE PHARE N° 1 — FAVORISER L’UTILISATION DE VEHICULES A ZERO EMISSION, DE CARBURANTS RENOUVELABLES ET A FAIBLE TENEUR EN CARBONE ET D’INFRASTRUCTURES CONNEXES

13. Bien qu’elle progresse rapidement, la proportion de véhicules à **émissions faibles ou à zéro émission dans le parc automobile est beaucoup trop faible** aujourd’hui. Les normes relatives aux émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques et les règles en matière de marchés publics, telles que celles énoncées dans la directive sur les véhicules propres⁸, resteront des moteurs essentiels de notre transition vers une mobilité à émissions nulles dans le transport routier et rendront la mobilité durable plus abordable pour tous, grâce à l’offre accrue de véhicules à zéro émission. Par conséquent, afin d’atteindre les objectifs fixés dans le plan cible en matière de climat à l’horizon 2030 et de garantir une trajectoire claire à partir de 2025 vers une mobilité à émissions nulles, la Commission proposera une révision des **normes de CO₂** pour les voitures et les camionnettes d’ici juin 2021. Elle réexaminera également les normes de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds dans ce sens.
14. Des efforts considérables ont été consentis ces cinq dernières années pour réduire les émissions de polluants atmosphériques des véhicules à moteur. Les voitures vendues aujourd’hui émettent nettement moins de polluants qu’en 2015. Mais il est possible de faire plus: la future proposition sur des **normes plus strictes en matière d’émissions de polluants atmosphériques** pour les véhicules à moteur à combustion (Euro 7) garantira que seuls des véhicules à faibles émissions et parés pour l’avenir seront mis sur le marché.
15. Les partenariats envisagés pour Horizon Europe, tels que «Batteries», «2Zero» et «Hydrogène propre», pourraient contribuer à l’offre de technologies automobiles innovantes. Dans le même temps, une politique globale est nécessaire pour **stimuler la demande de véhicules à zéro émission**, sans barrières au sein du marché unique et dans le plein respect des obligations internationales de l’Union. Les normes environnementales susmentionnées devraient s’accompagner de mesures permettant d’accroître la demande pour ces véhicules, telles que la tarification du carbone, la fiscalité, la tarification routière et

⁷ Les produits et services circulaires contribueront à la durabilité globale des transports. Le plan d’action en faveur de l’économie circulaire [COM (2020) 98 final] recense sept chaînes de valeur de produits clés, notamment les batteries et les véhicules, et la construction.

⁸ Directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (Texte présentant de l’intérêt pour l’EEE.), JO L 188 du 12.7.2019, pp. 116–130.

la révision des règles relatives aux poids et dimensions des véhicules utilitaires lourds. La Commission proposera des mesures visant à favoriser l'utilisation de véhicules à zéro émission dans les parcs de véhicules urbains et d'entreprises. En outre, le nouveau règlement sur les batteries garantira que les batteries mises sur le marché de l'UE sont durables et sûres tout au long de leur cycle de vie. Les exigences en matière de durabilité et de fin du cycle de vie, y compris en ce qui concerne l'empreinte carbone et l'approvisionnement éthique et durable en matières premières, sont essentielles pour réduire l'empreinte environnementale des véhicules électriques.

16. Notre cadre législatif en matière de **contrôle technique** devrait être adapté afin de garantir la conformité des véhicules aux normes en matière d'émissions et de sécurité pendant toute leur durée de vie. Un seul véhicule défectueux peut polluer davantage l'air que plusieurs milliers de véhicules propres⁹.
17. L'évolution des moteurs des véhicules routiers vers des émissions nulles ne résout pas à elle seule les problèmes posés par les pneumatiques, qui génèrent toujours du bruit et des microplastiques. Ces derniers polluent nos eaux et nos océans et peuvent, à terme, entrer dans la chaîne alimentaire. Il convient de promouvoir davantage les **pneumatiques haute performance**, qui réduisent la consommation d'énergie et les émissions (y compris le bruit de roulement) tout en préservant la sécurité des véhicules. La révision prochaine de la directive relative aux véhicules hors d'usage visera également à réduire l'empreinte environnementale globale de la production et du démontage des voitures.
18. Il doit être clair désormais pour les acteurs et fournisseurs du secteur que les carburants destinés aux transports doivent devenir neutres en carbone et que des **carburants durables, renouvelables et à faible teneur en carbone doivent être déployés à grande échelle sans délai**. La Commission envisagera des mesures supplémentaires pour soutenir ces carburants, éventuellement au moyen de parts ou de quotas minimums, dans le cadre de la révision de la refonte de la directive sur les sources d'énergie renouvelables.
19. En ce qui concerne le **transport routier**, des solutions à émissions nulles sont déjà déployées. Les constructeurs investissent désormais massivement dans les véhicules électriques à batterie. La mise sur le marché progresse déjà, en particulier pour les voitures, les camionnettes et les bus urbains, et commence pour les camions et les autocars. Les constructeurs investissent également dans des véhicules à pile à combustible à l'hydrogène, en particulier pour les parcs commerciaux, les bus et les poids lourds. Ces options prometteuses sont soutenues dans le cadre des stratégies de l'UE relatives à l'intégration du système énergétique¹⁰ et à l'hydrogène¹¹, ainsi que du plan d'action stratégique sur les batteries¹². L'efficacité énergétique doit constituer un critère pour déterminer les technologies adaptées à choisir à l'avenir, en tenant compte de l'ensemble du cycle de vie. Les solutions technologiques transitoires devraient respecter pleinement les normes en matière de CO₂ et de pollution. Le **transport ferroviaire** devra également être davantage électrifié; lorsque cela n'est pas viable, il faudrait recourir davantage à l'hydrogène.
20. **Les transports aériens et par voie d'eau** seront confrontés à de plus grands défis en matière de décarbonation au cours des prochaines décennies, en raison de l'absence, pour l'heure, de technologies à émissions nulles prêtes à être commercialisées, du long cycle de développement et de vie des aéronefs et des navires, des investissements considérables

⁹ Voir par exemple: SWD(2012) 206 final, et plus récemment, les tests effectués en Belgique. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>

¹⁰ COM(2020) 299 final, «Alimenter en énergie une économie neutre pour le climat: une stratégie de l'UE pour l'intégration du système énergétique».

¹¹ COM(2020) 301 final, «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre».

¹² COM(2018) 293 final «ANNEXE 2 – Plan d'action stratégique sur les batteries».

requis dans les équipements et infrastructures de ravitaillement, et de la concurrence internationale dans ces secteurs. Les émissions internationales de l'UE provenant de la navigation et de l'aviation ont augmenté de plus de 50 % depuis 1990. Il est urgent d'agir dans ces secteurs, notamment au sortir de la crise actuelle. Ces modes doivent avoir un accès prioritaire à d'autres carburants liquides et gazeux renouvelables et à faible teneur en carbone¹³, faute de systèmes de propulsion alternatifs appropriés à court terme. Les initiatives ReFuelEU Aviation et FuelEU Maritime, qui aborderont ce problème, stimuleront la production et l'adoption de carburants aériens et maritimes durables. En outre, la Commission envisagera de mettre en place une alliance pour une chaîne de valeur des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone, au sein de laquelle coopéreront les pouvoirs publics, l'industrie et la société civile, afin d'encourager l'offre et le déploiement des carburants les plus prometteurs, complétant ainsi l'action menée dans le cadre de l'alliance européenne pour l'hydrogène propre et s'appuyant sur la réussite de l'alliance européenne pour les batteries¹⁴.

21. Afin d'**améliorer l'efficacité énergétique et de réduire les émissions des aéronefs et des navires**, il convient de promouvoir des normes ambitieuses pour leur conception et leur exploitation. L'UE doit continuer à coopérer étroitement avec toutes les organisations internationales, telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI), en vue de mettre en œuvre des mesures concrètes permettant d'atteindre des objectifs de réduction des émissions à l'échelle mondiale fondées sur des données scientifiques et compatibles avec l'accord de Paris¹⁵. Des efforts considérables sont également nécessaires pour mettre au point des technologies de rupture permettant de mettre sur le marché des navires et des aéronefs «zéro émission». L'Union devrait créer un environnement propice à cet objectif, y compris par des politiques de tarification du carbone appropriées et de la recherche et de l'innovation (R&I), en particulier par l'intermédiaire de partenariats qui pourraient être mis en place dans le cadre d'Horizon Europe (tels que «Zero Emission Waterborne Transport», «Clean Aviation» et «Clean Hydrogen»). En outre, une gestion plus efficace du trafic, par exemple dans le cadre du ciel unique européen, pourrait permettre de réaliser des gains environnementaux substantiels¹⁶. Ces activités constituent des éléments essentiels du **«panier de mesures» nécessaires pour décarboner les secteurs de l'aviation et du transport maritime**, où des actions à l'échelle mondiale restent essentielles.
22. Le déploiement et l'utilisation accrues de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone doivent aller de pair avec la création d'un réseau complet d'**infrastructures de recharge et de ravitaillement**, afin de permettre l'adoption généralisée des véhicules à émissions faibles ou nulles dans tous les modes de transport. «Recharger et ravitailler» est une initiative phare européenne dans le cadre de la facilité pour la reprise et la résilience¹⁷: d'ici à 2025, son objectif est de construire la moitié des 1 000 stations d'hydrogène et un tiers des trois millions de points de recharge publics¹⁸ nécessaires d'ici à 2030. L'objectif final est de parvenir à un réseau dense et étendu, qui permette un accès aisé à tous les clients, y compris aux exploitants de véhicules utilitaires lourds. La Commission publiera un plan de déploiement stratégique pour définir une série d'actions supplémentaires visant

¹³ Il peut s'agir, par exemple, de l'hydrogène, des carburants de synthèse à base d'hydrogène et des biocarburants avancés. Des normes de sécurité pour le transport par voie d'eau fonctionnant à l'hydrogène, par exemple, doivent être élaborées à un stade précoce afin d'encourager les précurseurs, et les procédures de certification devraient être aussi simples que possible, sans compromettre les niveaux de sécurité globaux.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_fr

¹⁵ L'UE et ses États membres doivent poursuivre cette ambition lors de la prochaine assemblée générale de l'OACI, en 2022.

¹⁶ La gestion du trafic aérien permettrait de réduire de 10 % maximum les émissions du transport aérien et pourrait contribuer à lutter contre les incidences climatiques de l'aviation qui ne sont pas liées au CO₂.

¹⁷ COM(2020) 575 final, «Stratégie annuelle 2021 pour une croissance durable».

¹⁸ Le nombre de points de recharge publics nécessaires sera évalué plus précisément dans le cadre de l'analyse d'impact accompagnant la révision de la directive sur l'infrastructure pour carburants alternatifs.

à soutenir le déploiement rapide d'une infrastructure pour carburants de substitution (dits «alternatifs»), notamment dans les domaines où persistent des lacunes. Il s'agira notamment de recommandations concernant les processus de planification et d'autorisation, ainsi que le financement, élaborées en collaboration avec le forum pour les transports durables de la Commission, qui réunit des représentants publics et privés clés de l'ensemble de la chaîne de valeur¹⁹.

23. L'Europe doit également mettre un terme à la fragmentation persistante et au manque généralisé de services de recharge et de ravitaillement interopérables dans toute l'Europe et pour tous les modes de transport. Dans le cadre de la **révision prochaine de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs**, la Commission examinera les possibilités de fixer des objectifs plus contraignants pour le déploiement des infrastructures, ainsi que d'autres mesures visant à garantir l'interopérabilité totale des infrastructures et des services d'utilisation des infrastructures pour tous les véhicules recourant à des carburants de substitution. Parmi les principales questions à aborder figurent l'information adéquate des consommateurs, permettant de mettre fin au manque actuel de transparence en matière de tarification, et la facilitation des paiements transfrontaliers. En outre, l'adoption massive attendue de véhicules électriques à batterie et d'autres formes d'électromobilité nécessite une intégration harmonieuse dans le réseau électrique. Le déploiement d'une infrastructure de recharge intelligente contribuera aux capacités de stockage et à la flexibilité du système électrique. Outre la révision de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, une révision du règlement sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et d'autres instruments stratégiques tels que la refonte de la directive sur les énergies renouvelables et de son mécanisme de comptabilisation de l'électricité, ainsi que de la directive sur la performance énergétique des bâtiments, est prévue en vue d'accroître les objectifs relatifs aux points de recharge dans les bâtiments. La Commission veillera à leur adéquation avec les investissements nécessaires dans le réseau dans le cadre de ses initiatives concernant les stratégies de l'UE relatives à l'intégration du système énergétique et à l'hydrogène.

INITIATIVE PHARE N° 2 – CREER DES AEROPORTS ET DES PORTS «ZERO EMISSION»

24. **Les ports et les aéroports** sont essentiels pour notre connectivité internationale, pour l'économie européenne et pour les régions concernées. Dans le cadre de la transition vers des nœuds de transport à émissions nulles, les bonnes pratiques suivies par les aéroports et ports les plus durables²⁰ doivent devenir la nouvelle norme et permettre des formes de connectivité plus durables. Les ports et aéroports doivent devenir des plateformes de mobilité et de transport multimodales reliant tous les modes de transport concernés. Cela permettra d'améliorer localement la qualité de l'air, contribuant ainsi à l'amélioration de la santé des riverains. Les ports intérieurs et maritimes ont toutes les chances de devenir de nouveaux pôles d'énergie propre pour les systèmes d'électricité intégrés, l'hydrogène et d'autres combustibles à faibles émissions de carbone, ainsi que des laboratoires pour la réutilisation des déchets et l'économie circulaire.
25. La Commission proposera des **mesures visant à rendre nos aéroports et ports propres**, en encourageant le déploiement de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone et en alimentant les navires et aéronefs qui y sont stationnés avec des énergies

¹⁹ Au besoin, d'autres acteurs du marché et du secteur financier seront invités à participer à ce processus. La promotion des infrastructures de recharge dans les parcs immobiliers privé et public revêt une importance particulière dans ce contexte: la grande majorité de toutes les opérations de recharge ont lieu à domicile ou sur le lieu de travail. Les mesures seront prises en totale adéquation avec l'initiative en cours concernant la vague de rénovation et le renforcement mutuel. La Commission mettra en place un groupe de haut niveau «Recharger et ravitailler» pour valider les conclusions issues de ce processus.

²⁰ Telles que les initiatives EcoPorts ou Airport Carbon Accreditation, respectivement de l'Organisation des ports maritimes européens (ESPO) et d'ACI EUROPE.

renouvelables au lieu d'énergies fossiles, en encourageant la mise au point et l'utilisation d'aéronefs et de navires nouveaux, plus propres et plus silencieux, en adaptant les redevances aéroportuaires, en rendant plus écologiques les mouvements au sol dans les aéroports et les services et opérations portuaires, en optimisant les escales et en recourant davantage à une gestion intelligente du trafic. La Commission assurera également le suivi des mesures proposées dans le rapport de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) en ce qui concerne l'analyse actualisée des incidences de l'aviation sur le climat qui ne sont pas liées au CO₂.²¹

26. Les **investissements publics et privés** dans la production locale d'énergie renouvelable, dans un accès multimodal plus durable et dans le renouvellement des flottes²² dans le transport aérien et par voie d'eau doivent augmenter. Certains de ces investissements tireraient parti de l'établissement de critères adéquats dans le cadre de la taxinomie de la durabilité couvrant les spécificités de chaque mode, y compris au cours de la transition vers des émissions nulles. La politique de prêt révisée qui doit être décidée par la Banque européenne d'investissement (BEI) devrait également être utile à cet égard.
27. En synergie avec le déploiement de carburants de substitution pour le transport maritime et conformément à l'ambition «zéro pollution», il convient de s'efforcer de réduire considérablement l'empreinte environnementale globale du secteur. La priorité doit être accordée à la mise en place effective de vastes «**zones de contrôle des émissions**» dans toutes les eaux de l'UE en vue de supprimer à terme toute pollution de l'air et de l'eau provenant du transport maritime, dans l'intérêt des bassins maritimes, des zones côtières et des ports. En particulier, la Commission a pris la tête des efforts ciblant la mer Méditerranée et a l'intention de commencer à en faire de même pour la mer Noire. En outre, la législation de l'UE sur le recyclage des navires²³ sera réexaminée afin de déterminer les mesures susceptibles de la renforcer, c'est-à-dire de promouvoir davantage les pratiques sûres et durables en matière de recyclage des navires.

Étapes²⁴ de la réduction de la dépendance actuelle à l'égard des combustibles fossiles:

- 1) *D'ici à 2030, au moins 30 millions de voitures et 80 000 camions «zéro émission» seront en service.*
- 2) *D'ici à 2050, la quasi-totalité des voitures, camionnettes, autobus et véhicules utilitaires lourds neufs seront de type «zéro émission».*
- 3) *Les navires de haute mer et avions gros porteurs «zéro émission» seront prêts à être commercialisés respectivement d'ici à 2030 et 2035.*

2.2 Nous devons assurer la large disponibilité de solutions de substitution durables, afin de permettre de meilleurs choix modaux

28. Le deuxième pilier de notre approche consiste à **assurer maintenant la large disponibilité de solutions de substitution durables** dans un système de mobilité multimodale pleinement intégré et sans discontinuité. L'UE ne peut pas s'appuyer exclusivement sur des solutions technologiques: une action immédiate visant à adapter notre système de mobilité est nécessaire pour lutter contre le changement climatique et réduire la pollution. La

²¹ Voir COM(2020) 747 final, «Analyse actualisée des incidences sur le climat de l'aviation, en dehors des émissions de CO₂, et mesures stratégiques potentielles, en application de l'article 30, paragraphe 4, de la directive relative au système d'échange de quotas d'émission».

²² Par exemple: la nouvelle génération d'avions, déjà disponible, réduit les émissions de CO₂ de 20 à 25 %, ainsi que l'empreinte sonore.

²³ Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE (JO L 330 du 10.12.2013, p. 1).

²⁴ Ces étapes, qui tiennent compte également de l'analyse présentée dans le document de travail des services de la Commission accompagnant la présente communication, ont pour but de montrer la voie que doit emprunter le système de transport européen pour nous permettre de réaliser nos objectifs de mobilité durable, intelligente et résiliente, et témoignent ainsi du niveau d'ambition nécessaire pour nos futures politiques..

multimodalité tire parti des atouts des différents modes de transport, tels que la commodité, la vitesse, le coût, la fiabilité, la prévisibilité, ainsi que leur combinaison, offrant ainsi des solutions de transport plus efficaces pour les personnes et les marchandises. La pandémie de COVID-19 a montré combien il est crucial d'accroître la multimodalité pour améliorer la résilience de notre système de transport, et à quel point les citoyens sont prêts à adopter d'autres modes de déplacement qui soient durables.

29. **Les citoyens sont disposés à passer à des modes de transport plus durables**, en particulier pour leur mobilité quotidienne, les critères déterminant étant le coût²⁵, la disponibilité et la rapidité. L'UE doit contribuer à créer les conditions propices à une plus large utilisation de solutions de substitution durables sûres, compétitives et abordables. Lorsque des solutions de substitution appropriées sont proposées à des niveaux de prix, de fréquence et de confort compétitifs, les citoyens choisissent le mode le plus durable²⁶.
30. Par ailleurs, **les schémas de mobilité et le comportement des consommateurs en la matière évoluent**. Cette évolution est renforcée par la pandémie de COVID-19 et est largement facilitée par les solutions numériques. Le télétravail, la vidéoconférence, le commerce électronique et l'adoption de services de mobilité partagée et collaborative sont autant de solutions qui contribuent actuellement à transformer la mobilité.

INITIATIVE PHARE N° 3 – RENDRE LA MOBILITE INTERURBAINE ET URBAINE PLUS DURABLE ET PLUS SAINÉ

31. Des mesures décisives sont nécessaires pour transformer le secteur des transports en un système véritablement multimodal proposant des services de mobilité durables et intelligents. Pour y parvenir, l'Europe doit construire un réseau de transport de qualité proposant des services ferroviaires à grande vitesse sur de courtes distances et des services aériens «propres» améliorant la couverture des liaisons long-courriers. La Commission s'emploiera à créer les conditions permettant aux opérateurs de transport de proposer d'ici à 2030 des options neutres en carbone à leurs clients effectuant des déplacements collectifs programmés de moins de 500 km dans l'UE. En 2021-2022, la Commission poursuivra cette ambition dans le cadre de la révision de la législation de l'UE concernée. Sous réserve du respect du droit de la concurrence, les compagnies aériennes devraient vendre de plus en plus de billets multimodaux. Les investissements devraient être axés sur la modernisation des infrastructures RTE-T nécessaires pour permettre le passage à des liaisons plus durables. Des mesures seront prises pour mettre en place un système de transport global dans lequel les investissements de l'UE, les aides d'État, les règles d'attribution des capacités et les obligations de service public visent à répondre aux besoins de mobilité et à encourager différentes options multimodales.
32. **L'Année européenne du rail 2021 est une excellente occasion pour les États membres, la Commission et le secteur ferroviaire de renforcer les connexions transeuropéennes**. La mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire et l'ouverture des marchés ferroviaires à la concurrence amèneront les opérateurs à mieux répondre aux besoins des clients et à améliorer la qualité de leurs services, ainsi que le rapport coût-efficacité de ces services. Une harmonisation à l'échelle de l'UE de la réception des véhicules réduira également les coûts des trains transfrontaliers. L'achèvement du RTE-T, y compris ses lignes à grande vitesse, offrira de meilleures connexions le long des principaux axes. Une meilleure

²⁵ L'Eurobaromètre spécial 495 a montré que la majorité des automobilistes sont prêts à se tourner vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement pour leur mobilité quotidienne. Un mode de transport tout aussi rapide ou dont le prix serait similaire inciterait les répondants à opter pour une solution plus respectueuse de l'environnement pour leurs voyages de longue distance.
<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

²⁶ Par exemple: depuis l'ouverture de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Barcelone et Madrid, la répartition modale entre l'air et le rail est passée de 85 % pour l'avion/15 % pour le train en 2008 à 38 % pour l'avion/62 % pour le train en 2016.

sensibilisation des passagers à leurs droits et la mise à disposition non discriminatoire d'informations sur les transports, y compris les offres de billets directs, renforceront encore l'attrait du transport ferroviaire vis-à-vis de la clientèle.

33. En 2021, la Commission proposera **un plan d'action pour stimuler les services de transport ferroviaire à longue distance et transfrontières de voyageurs**. Ce plan s'appuiera sur les efforts déployés par les États membres pour rendre plus rapides les connexions clés entre les villes grâce à une meilleure gestion des capacités, à une coordination des horaires, à la mise en commun de matériel roulant et à des améliorations ciblées des infrastructures, afin de stimuler de nouveaux services ferroviaires, y compris nocturnes. À cette fin, des plateformes ou d'autres structures organisationnelles devraient être ouvertes à tous les États membres. Des services pilotes associant toutes les parties intéressées devraient être soutenus sur certaines liaisons, tandis qu'une combinaison de contrats de service public et de services en libre accès pourrait permettre d'évaluer différents modèles en vue de nouvelles connexions et de nouveaux services, dans le but d'encourager 15 projets pilotes d'ici à 2030.
34. L'espace ferroviaire unique européen doit être amélioré: la Commission envisagera des **mesures destinées à étendre le marché ferroviaire**²⁷, en répondant aux besoins des entreprises ferroviaires en matière d'accès à des capacités de haute qualité maximisant l'utilisation des infrastructures ferroviaires. **Les billets transfrontaliers devraient être plus faciles à utiliser et à acheter**. À partir de 2021, la Commission proposera des mesures réglementaires pour des billets innovants et flexibles qui combinent différents modes de transport et offrent aux passagers de véritables possibilités de déplacements de porte à porte.
35. Comme indiqué dans le plan cible en matière de climat à l'horizon 2030, l'augmentation de la part modale des transports collectifs, de la marche et du vélo, ainsi que de la mobilité automatisée, connectée et multimodale, réduira considérablement la pollution et la congestion dues aux transports, en particulier dans les villes, et améliorera la santé et le bien-être de la population. **C'est pourquoi les villes sont et devraient rester à l'avant-garde de la transition vers une plus grande durabilité**. La Commission continuera de dialoguer avec les villes et les États membres pour veiller à ce que toutes les grandes et moyennes villes qui constituent des nœuds urbains du réseau RTE-T mettent en place leurs propres plans de mobilité urbaine durable d'ici à 2030. Ces plans devront inclure de nouveaux objectifs, tels que des émissions et une mortalité routière nulles. Les modes de transport actifs, tels que le vélo, sont en augmentation: les villes ont annoncé plus de 2 300 km d'infrastructures cyclables supplémentaires. Ce chiffre devrait doubler au cours de la prochaine décennie, pour atteindre 5 000 km de voies cyclables sûres. La Commission envisage également de lancer une mission dans le domaine des villes neutres pour le climat et intelligentes²⁸, qui constituera une priorité stratégique pour l'action commune visant à réaliser la décarbonation dans un grand nombre de villes européennes d'ici à 2030.
36. La multimodalité sans discontinuité, rendue possible par des solutions numériques, est essentielle dans les zones urbaines et périurbaines. La pression croissante exercée sur les systèmes de transport de passagers a stimulé **la demande de solutions nouvelles et innovantes** intégrant différents modes de transport dans un service accessible à la demande, conformément au concept de mobilité en tant que service (MaaS). Dans le même

²⁷ La Commission évaluera en particulier l'interaction entre le règlement (UE) n° 913/2010 et la directive 2012/34/UE, le règlement (UE) n° 1315/2013 et la directive 92/106/CEE.

²⁸ European research and innovation missions will aim to deliver solutions to some of the greatest challenges facing our world. They are an integral part of the Horizon Europe framework programme beginning in 2021.

https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

temps, de nombreuses villes se tournent vers des services de mobilité partagée et collaborative (voitures partagées, vélo, services de commande de course et autres formes de micromobilité) facilités par l'émergence de plateformes intermédiaires et parviennent ainsi à réduire le nombre quotidien de véhicules en circulation.

37. L'UE et les États membres doivent répondre aux attentes des citoyens, qui souhaitent un air plus propre, moins de bruit et d'embouteillages, ainsi que l'élimination des accidents mortels en ville. Avec la révision du train de mesures sur la mobilité urbaine, qui vise à promouvoir et soutenir ces modes de transport durables et sains, la Commission contribuera à **améliorer le cadre européen actuel en matière de mobilité urbaine**. Il convient de disposer d'orientations plus claires sur la gestion de la mobilité au niveau local et régional, y compris en ce qui concerne l'amélioration de la planification urbaine et la connectivité avec les zones rurales et périurbaines, afin que les navetteurs disposent de solutions de mobilité durable. Les politiques européennes et le soutien financier devraient également refléter l'importance de la mobilité urbaine pour le fonctionnement global du RTE-T en prévoyant des solutions pour le premier et le dernier kilomètre incluant des plateformes de mobilité multimodale, des parkings relais et des infrastructures sûres pour la marche et le vélo.
38. La Commission étudiera les moyens de faire en sorte que le transport de passagers à la demande (taxis et voitures de transport avec chauffeur) puisse devenir plus durable et fournir aux citoyens des services efficaces, tout en préservant le bon fonctionnement du marché unique et en répondant aux préoccupations sociales et de sécurité. En outre, la Commission **aidera les villes à moderniser leurs panoplies d'instruments**, notamment en ce qui concerne la micromobilité, l'aide à la passation de marchés publics²⁹ pour des véhicules à émissions nulles, y compris les autobus et les transbordeurs, ainsi que les infrastructures associées. De meilleures informations concernant les zones à émissions faibles ou nulles, ainsi qu'un marquage commun et des solutions numériques pour les véhicules peuvent contribuer au bon fonctionnement du marché unique et faciliter l'exercice des libertés fondamentales.

INITIATIVE PHARE N° 4 — ÉCOLOGISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

39. Le pacte vert pour l'Europe demande qu'une part substantielle des 75 % du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route soit **transférée vers le rail et les voies navigables intérieures**. Le **transport maritime à courte distance** et des véhicules à émissions nulles et économes en carburant peuvent également contribuer à l'écologisation du transport de marchandises en Europe. Des mesures urgentes doivent donc être prises, compte tenu des progrès limités réalisés à ce jour: à titre d'exemple, la part modale du rail dans le fret intérieur est tombée de 18,3 % en 2011 à 17,9 % en 2018³⁰.
40. Pour soutenir l'écologisation des opérations de fret en Europe, le **cadre existant pour le transport intermodal doit être remanié en profondeur** et transformé en un instrument efficace. Il convient d'examiner les possibilités de révision du cadre réglementaire tel que la directive sur les transports combinés, et d'introduire des incitations économiques tant pour les opérations que pour les infrastructures. Ces mécanismes d'incitation devraient

²⁹Par exemple, l'objectif principal de l'initiative «Big Buyers for Climate and Environment» («Gros acheteurs pour le climat et l'environnement») de la Commission est d'améliorer le recours aux marchés publics stratégiques en Europe grâce à un partenariat entre les grands acheteurs publics, tels que les villes, les régions, les hôpitaux, les centrales d'achat, les services d'utilité publique, etc., qui travaillent sur des projets concrets et sont confrontés à des défis similaires. Cet objectif peut être atteint en encourageant la collaboration entre les gros acheteurs dans le cadre de marchés publics stratégiques, afin de stimuler le marché des biens, des services et des travaux innovants.

³⁰Environ la moitié du fret ferroviaire total est de nature transfrontière. Cette caractéristique confère au fret ferroviaire une forte dimension européenne et le rend d'autant plus vulnérable au manque d'interopérabilité et de coopération entre les réseaux ferroviaires nationaux, ce qui peut avoir des répercussions sur sa compétitivité. Le fret classique, comme les matières premières, a subi une transformation industrielle massive et la production croissante de marchandises de valeur selon le principe du «juste à temps» nécessite différents services.

reposer sur la surveillance impartiale des performances, conformément à un cadre européen destiné à mesurer les émissions dues aux transports et à la logistique.

41. **La logistique multimodale doit faire partie de cette transformation**, à l'intérieur et à l'extérieur des zones urbaines. La croissance du commerce électronique a considérablement modifié les modes de consommation, mais les coûts externes de millions de livraisons, y compris la réduction des trajets à vide et inutiles, doivent être pris en compte. Par conséquent, la planification de la mobilité urbaine durable devrait également inclure le fret dans le cadre de plans axés sur la logistique urbaine durable. Ces plans accéléreront le déploiement de solutions à émissions nulles déjà disponibles telles que les vélos-cargos, les livraisons automatisées et les drones (aéronefs sans équipage), ainsi qu'une meilleure utilisation des voies navigables intérieures dans les villes.
42. La **rareté des infrastructures de transbordement**, notamment des terminaux multimodaux terrestres, est particulièrement marquée dans certaines régions d'Europe et devrait se voir accorder la plus haute priorité. Les chaînons manquants dans les infrastructures multimodales devraient être comblés. En outre, le système de transport devrait globalement fonctionner de manière plus efficace, grâce à l'amélioration des technologies de transbordement. L'UE a besoin de l'échange multimodal de données, ainsi que de systèmes de gestion du trafic intelligents pour tous les modes de transport. Enfin, tous les modes de transport de marchandises doivent être réunis par l'intermédiaire de terminaux multimodaux. La Commission prendra des initiatives afin que les financements et d'autres politiques de l'UE, y compris le soutien à la recherche et à l'innovation, soient davantage axés sur la résolution de ces problèmes, tout en respectant pleinement les obligations internationales de l'Union. La révision des règles en matière d'aides d'État concernant les chemins de fer, qui prévoient déjà un cadre souple pour financer la multimodalité par des fonds publics, contribuera également à la réalisation de cet objectif.
43. Ces dernières années, des entreprises innovantes ont démontré que le fret ferroviaire pouvait fonctionner de manière fiable et attirer des clients. Toutefois, un grand nombre de règles nationales et d'obstacles techniques continuent de nuire à la performance. Le **fret ferroviaire doit être fortement stimulé** en augmentant les capacités, en renforçant la coordination et la coopération transfrontières entre les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, en améliorant la gestion globale du réseau ferroviaire et en déployant de nouvelles technologies telles que le couplage numérique et l'automatisation. La Commission proposera de réviser les règlements régissant les corridors de fret ferroviaire et les corridors du réseau central RTE-T. L'intégration de ces corridors dans les «corridors de transport européens», en mettant l'accent sur les «mesures à effets rapides» telles que la longueur des trains, le gabarit de chargement et l'amélioration des règles opérationnelles, parallèlement à l'achèvement des principales liaisons manquantes et à l'adaptation du réseau central de manière qu'il puisse pleinement assurer le fret, renforcera la dimension infrastructurelle de nos actions en faveur du transport intermodal. La Commission proposera d'améliorer les règles relatives à l'attribution des capacités ferroviaires, conformément au projet de révision des horaires en cours, afin de fournir des sillons supplémentaires flexibles. La mise en œuvre des règles européennes concernant le bruit engendré par le trafic ferroviaire contribuera à apaiser les inquiétudes à cet égard.
44. De même que des programmes d'action successifs³¹ ont aidé le **transport par voies navigables intérieures** à maintenir en grande partie sa part modale³², des actions sont nécessaires pour préserver ce résultat et profiter du potentiel inexploité de manière durable,

³¹NAIADES I et II: https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en

³²Le transport par voies navigables intérieures a augmenté de 6 % entre 2005 et 2017.

tant le long des corridors du RTE-T que dans les centres-villes dont les voies navigables intérieures peuvent écologiser la logistique du dernier kilomètre. La Commission présentera le programme NAIADES III afin d'exploiter ce potentiel en s'attaquant aux principaux défis tels que la nécessité de renouveler les flottes et d'améliorer l'accès au financement, tout en garantissant le plein respect des politiques environnementales, en particulier la directive-cadre sur l'eau et la directive «Habitats».

45. En outre, le soutien du RTE-T aux autoroutes de la mer a permis de transporter davantage de marchandises de manière plus durable, grâce au **transport maritime à courte distance**. L'UE doit désormais montrer l'exemple et rendre les espaces maritimes européens durables, intelligents et résilients.

Étapes³³ de la transition vers des modes de transport plus durables:

- 4) *Les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone d'ici à 2030 au sein de l'UE.*
- 5) *Le trafic ferroviaire à grande vitesse doublera d'ici à 2030 et triplera d'ici à 2050³⁴.*
- 6) *D'ici à 2030, il y aura au moins 100 villes climatiquement neutres en Europe.*
- 7) *Le trafic ferroviaire de marchandises augmentera de 50 % d'ici à 2030 et doublera d'ici à 2050³⁵.*
- 8) *Le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance augmenteront de 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050³⁶.*

2.3 Nous devons mettre en place les incitations appropriées pour assurer la transition vers une mobilité à émission nulle

46. En tant que troisième pilier de notre approche, **il convient de renforcer les mesures incitant les usagers des transports à faire des choix plus durables**. Ces incitations sont essentiellement économiques — tarification du carbone, fiscalité et tarification des infrastructures —, mais elles devraient être complétées par une meilleure information des usagers.

INITIATIVE PHARE N° 5 — FIXER UN PRIX POUR LE CARBONE ET AMELIORER LES INCITATIONS POUR LES USAGERS

47. Malgré les engagements politiques de longue date en faveur d'une tarification équitable et efficace dans les transports, les progrès ont été limités. Les **principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur-payeur»** doivent être mis en œuvre sans délai dans tous les modes de transport. Leurs coûts environnementaux externes³⁷ s'élèvent à eux seuls à 388

³³Ces étapes, qui tiennent compte également de l'analyse présentée dans le document de travail des services de la Commission accompagnant la présente communication, ont pour but de montrer la voie que doit emprunter le système de transport européen pour nous permettre de réaliser nos objectifs de mobilité durable, intelligente et résiliente, et témoignent ainsi du niveau d'ambition nécessaire pour nos futures politiques.

³⁴Par rapport à 2015.

³⁵Par rapport à 2015.

³⁶Par rapport à 2015.

³⁷L'étude «Tarification durable des infrastructures de transport et internalisation des externalités du transport» (juin 2019) portait sur les émissions directes de CO₂ et de polluants atmosphériques, les émissions indirectes de CO₂ et de polluants atmosphériques dues à la production d'énergie, la pollution atmosphérique, la pollution sonore et les dommages causés aux habitats. Le total des impôts et taxes perçus auprès du secteur est estimé à au moins 340 milliards d'euros. Selon l'étude, les coûts d'immobilisation dus aux embouteillages s'élèvent à 228 milliards d'euros supplémentaires. Les coûts externes des accidents de la route ont été estimés à 250 milliards d'euros. L'étude a également estimé le total des coûts d'infrastructure à 256 milliards d'euros. En ce qui concerne les ports et les aéroports, le total des taxes et des coûts d'infrastructure ne couvre que les plus grands d'entre eux. Tous ces chiffres concernent l'EU-27.

Source: étude «Tarification durable des infrastructures de transport et internalisation des externalités du transport» (juin 2019)

https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

milliards d'euros par an. En internalisant ces coûts externes, ceux qui utilisent les transports supporteront l'intégralité des coûts plutôt que de laisser d'autres personnes les prendre en charge dans notre société, ce qui déclenchera un processus menant à la mise en place de modes de transport plus durables et dont les coûts externes sont moins élevés. **La Commission prendra donc un ensemble complet de mesures afin d'assurer une tarification équitable et efficace dans tous les modes de transport.** Les échanges de droits d'émission, les redevances d'infrastructure, ainsi que les taxes sur l'énergie et les véhicules doivent se combiner dans le cadre d'une politique mutuellement compatible, complémentaire et cohérente.

48. En particulier, **le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQUE de l'UE) est l'instrument le plus important de la tarification du carbone** pour internaliser le coût des émissions de CO₂. La Commission proposera d'étendre le SEQUE de l'UE au secteur du transport maritime. En ce qui concerne l'aviation, une proposition de révision de la directive SEQUE de l'UE sera présentée, notamment en vue de réduire les quotas du SEQUE alloués gratuitement aux compagnies aériennes. Comme cela a déjà été annoncé dans le pacte vert pour l'Europe, la poursuite de l'expansion du système pourrait inclure les émissions provenant du transport routier, et les travaux sur une analyse d'impact sont en cours. Les recettes du SEQUE de l'UE peuvent être investies dans la recherche et l'innovation de l'UE afin de réduire davantage les émissions. La Commission proposera également de mettre en œuvre le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale³⁸ (CORSIA) de l'OACI dans le cadre de la révision de la directive SEQUE, en 2021. Au sein de l'OMI, l'UE s'emploiera à faire progresser les discussions sur les instruments fondés sur le marché en tant que mesure à moyen terme pour mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre.
49. **Il convient de mettre un terme aux subventions accordées aux combustibles fossiles.** Dans le cadre de la révision de la directive sur la taxation de l'énergie, la Commission s'efforcera d'aligner la fiscalité des produits énergétiques et de l'électricité sur les politiques de l'UE en matière de climat et d'énergie. Dans le cadre de l'analyse d'impact en cours, elle examine avec attention les exonérations fiscales actuellement consenties en faveur notamment des carburants d'aviation et des combustibles maritimes et présentera en 2021 une proposition sur les moyens de combler au mieux les éventuelles lacunes en la matière. Il convient de mieux mettre en adéquation la taxation du contenu énergétique de différents carburants et d'encourager davantage le recours à des carburants durables pour les transports.
50. **Des progrès importants sont nécessaires en ce qui concerne la tarification efficace de l'utilisation des infrastructures,** notamment dans le transport routier. Cet aspect est essentiel afin d'internaliser le coût des dommages causés aux infrastructures, mais il est également impératif de se pencher sur la question du coût de la pollution et de la congestion pour la société. La Commission invite instamment le Parlement européen et le Conseil à statuer sur sa proposition visant à modifier la directive «Eurovignette», afin de se montrer à la hauteur des ambitions du pacte vert pour l'Europe. Une tarification routière intelligente et fondée sur la distance, avec des taux variables selon le type de véhicule et l'heure d'utilisation, constitue un outil efficace pour encourager des choix durables et rentables, gérer le trafic et réduire la congestion.
51. À l'heure actuelle, ni les personnes planifiant un voyage, ni les chargeurs/opérateurs logistiques organisant une livraison ne tiennent suffisamment compte de l'empreinte environnementale. Cela s'explique en partie par le fait qu'ils ne sont pas **informés de**

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

manière adéquate, notamment sur les solutions de remplacement disponibles. **Le choix le plus durable devrait être clairement indiqué.** Grâce à des informations adéquates sur l'empreinte environnementale et à la possibilité plus systématique, pour les consommateurs, de compenser volontairement les émissions dues à leur voyage, les consommateurs et les entreprises auront les moyens de faire des choix plus durables en matière de transport et de livraison.

52. C'est la raison pour laquelle la Commission prévoit de **mettre en place un cadre européen pour la mesure harmonisée des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs des transports et de la logistique.** Fondé sur des normes mondiales, il pourrait ensuite être utilisé pour fournir aux entreprises et aux utilisateurs finaux une estimation de l'empreinte carbone des choix pour lesquels ils ont opté, et pour accroître la demande des utilisateurs finaux et des consommateurs pour des solutions de transport et de mobilité plus durables, tout en évitant l'écoblanchiment. Les informations relatives à l'empreinte carbone d'un voyage spécifique pourraient devenir un nouveau droit des passagers et devraient dans ce cas s'appliquer à tous les modes de transport.
53. Notre capacité à réduire l'impact environnemental dépend en grande partie de nos choix. **Le pacte européen pour le climat** présentera et soutiendra les nombreuses options dont disposent les citoyens pour se déplacer efficacement et de manière plus saine et moins polluante. Il jouera un rôle important pour sensibiliser à la mobilité à émission nulle et promouvoir l'engagement à cet égard, et encouragera les actions en faveur de l'écologisation des stratégies de mobilité des entreprises et des villes.

Étapes³⁹ de l'internalisation des coûts externes des transports, y compris par l'intermédiaire du SEQE de l'UE:

- 9) *D'ici à 2030, le transport intermodal ferroviaire et par voie navigable sera en mesure de concurrencer le transport routier sur un pied d'égalité dans l'UE⁴⁰.*
- 10) *Tous les coûts externes des transports au sein de l'UE seront pris en charge par les usagers des transports au plus tard en 2050.*

3 MOBILITE INTELLIGENTE — PARVENIR A UNE CONNECTIVITE SURE, EFFICACE ET INTEGREE

54. Les citoyens devraient bénéficier d'une expérience multimodale intégrée tout au long de leur voyage, grâce à un ensemble de choix en matière de mobilité durable, de plus en plus dictés par la numérisation et l'automatisation. Étant donné que l'innovation façonnera la mobilité des passagers et du fret de demain, il convient de mettre en place un cadre et des instruments adéquats pour faciliter cette transition, qui peut rendre le système de transport beaucoup plus efficace et durable.
55. L'acceptation publique et sociale est essentielle à une transition réussie. C'est pourquoi les valeurs européennes, les normes éthiques, l'égalité, les règles en matière de protection des données et de respect de la vie privée, notamment, seront pleinement respectées et constitueront le cœur de cette transition. La cybersécurité sera considérée comme une priorité.

³⁹ Ces étapes, qui tiennent compte également de l'analyse présentée dans le document de travail des services de la Commission accompagnant la présente communication, ont pour but de montrer la voie que doit emprunter le système de transport européen pour nous permettre de réaliser nos objectifs de mobilité durable, intelligente et résiliente, témoignant ainsi du niveau d'ambition nécessaire pour nos futures politiques.

⁴⁰ En termes de part des coûts externes internalisée.

56. **L'UE doit tirer pleinement parti des solutions numériques intelligentes et des systèmes de transport intelligents (STI).** Les systèmes connectés et automatisés recèlent un potentiel immense pour améliorer de manière fondamentale le fonctionnement de l'ensemble du système de transport et contribuer à la réalisation de nos objectifs en matière de durabilité et de sécurité. Les actions viseront à soutenir l'intégration des modes de transport dans un système multimodal opérationnel.
57. L'Europe doit saisir les possibilités offertes par la **mobilité connectée, coopérative et automatisée** (CCAM). La CCAM peut permettre la mobilité de tous, libérer un temps précieux et améliorer la sécurité routière. La Commission stimulera la recherche et l'innovation, éventuellement grâce à un nouveau partenariat européen sur la CCAM envisagé dans le cadre d'Horizon Europe et au moyen d'autres partenariats axés sur les technologies numériques. Ces partenariats sont importants pour concevoir et mettre en œuvre un programme européen de recherche et d'innovation commun, cohérent et à long terme, en réunissant des acteurs de l'ensemble de la chaîne de valeur. L'UE doit veiller à ce que les efforts soient bien coordonnés et que les résultats innovants puissent être mis sur le marché. Il convient par exemple de remédier au manque d'harmonisation et de coordination des règles de circulation et de responsabilité applicables aux véhicules automatisés. L'objectif est de faire de l'Europe un chef de file mondial dans le développement et le déploiement des services et systèmes CCAM et d'apporter ainsi une contribution significative à la primauté européenne dans le domaine du transport routier sûr et durable⁴¹.
58. La Commission étudiera les possibilités **de soutenir davantage les opérations de transport routier sûres, intelligentes et durables** dans le cadre d'une agence existante ou d'un autre organisme. Cet organisme pourrait soutenir le déploiement et la gestion des STI ainsi que la mobilité connectée et automatisée durable dans toute l'Europe. Il pourrait faciliter l'élaboration de règles techniques pertinentes, notamment en ce qui concerne l'utilisation transfrontière de véhicules automatisés et le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement, qui devront faire l'objet d'une législation de l'Union et être adoptées par la Commission. De telles règles créeraient à leur tour des synergies entre les États membres. Cet organisme pourrait, par exemple, élaborer des projets de méthodes de contrôle technique et effectuer d'autres tâches spécifiques en matière de sécurité routière, ainsi que collecter les données pertinentes. Il pourrait également accomplir des tâches spécifiques dans le domaine du transport routier en cas de perturbations majeures, comme la pandémie de COVID-19 durant laquelle des mesures et des solutions d'urgence, telles que la mise en place de voies réservées⁴², ont été nécessaires.
59. **La planification et l'achat de billets pour des trajets multimodaux** sont compliqués, car il manque un cadre propice à l'échelle de l'UE pour des services d'information, de billetterie et de paiement intégrés pour ce type de trajets. Pour y remédier, il faudra surmonter l'insuffisance des données, la difficulté pour y accéder, la coopération non optimale entre fournisseurs et vendeurs, l'absence de billets numériques dans certains cas, une interopérabilité inadéquate des systèmes de paiement et l'existence d'accords différents en matière de licence et de distribution. L'UE doit transformer son cadre juridique afin de soutenir les services d'information, de réservation et de billetterie relatifs aux déplacements

⁴¹ D'autres partenariats axés sur les questions fondamentales de la portabilité des données devraient protéger les utilisateurs et leur offrir une vision claire et transparente de la manière dont les données peuvent être utilisées ou transférées.

⁴² C(2020) 1897 final – Communication de la Commission sur la mise en œuvre des voies réservées prévues par les lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels, et COM(2020) 685 final – Communication de la Commission sur le réaménagement des voies réservées dans les transports afin d'assurer la continuité de l'activité économique pendant la période de résurgence de la pandémie de COVID-19.

multimodaux, tout en examinant les droits et obligations des intermédiaires en ligne et des fournisseurs de services numériques multimodaux qui vendent des services de billetterie et/ou de mobilité. La Commission examinera si le partage des données, y compris sur les tarifs, dans les services de transport routier et ferroviaire de voyageurs, et les modalités de vente sont adaptés à l'objectif poursuivi. Dans le même temps, il convient de généraliser les services de paiement et les billets intelligents et interopérables. Les rendre obligatoires dans tout marché public pertinent encouragerait leur utilisation accrue.

60. En matière de transport terrestre, la fluidité des déplacements et l'échange numérique d'informations revêtent une importance toute particulière. **La mobilité du futur doit être numérique**, tant pour les conducteurs professionnels qu'individuels. Des certificats numériques pour les conducteurs et les véhicules, des documents de transport électroniques, tels que les lettres de voiture électroniques, l'utilisation aisée et abordable de locations transfrontalières de voitures, des paiements sans contact pour le stationnement et les péages, et une meilleure information sur les zones dans lesquelles les villes ou les collectivités locales limitent l'utilisation de la voiture pour lutter contre la congestion ou améliorer la qualité de l'air contribueraient à améliorer l'expérience de conduite. La disponibilité, sous forme électronique, de certificats et d'informations sur le transport de marchandises faciliterait également la mise en application numérique de la réglementation, tandis que le suivi et le traçage en temps réel des marchandises constitueraient une étape importante vers l'achèvement du marché unique numérique, l'économie en temps réel et la transition écologique.
61. Pour créer un système de transport véritablement intelligent, il convient également de veiller à **une répartition des capacités et une gestion du trafic efficaces** afin d'éviter une pénurie de capacités et de réduire les émissions de CO₂. Le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et du ciel unique européen demeure une priorité de la Commission et de l'instrument Next Generation EU. Les investissements au titre de l'instrument comptent pleinement dans la réalisation des objectifs en matière de dépenses numériques et, dans une large mesure, en matière de dépenses liées à l'action pour le climat. Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour développer l'automatisation des trains ainsi que les systèmes de gestion du trafic aérien (ATM), notamment par l'intermédiaire d'entreprises communes. La Commission envisage de telles entreprises communes dans le cadre d'Horizon Europe [comme Shift2Rail (S2R) et les entreprises communes SESAR] et d'autres partenariats à venir au titre de ce programme. La poursuite du développement des systèmes de suivi et d'information sur le trafic maritime (VTMIS) facilitera le déploiement d'opérations maritimes automatisées et autonomes en toute sécurité.
62. Pour que l'automatisation et la gestion du trafic ferroviaire deviennent une réalité sur les principales lignes transfrontalières, la Commission proposera de **mettre à jour les spécifications techniques d'interopérabilité (STI)** afin d'englober les nouvelles technologies, telles que la 5G et les données satellitaires, et de fournir une architecture commune et facilement évolutive du système. Ces évolutions sont nécessaires pour permettre à l'ERTMS d'être au cœur d'un système ferroviaire numérique⁴³.
63. En ce qui concerne l'aviation, l'amélioration de l'efficacité de la gestion du trafic aérien (ATM) permettra une modernisation importante et un gain de durabilité substantiel, contribuant ainsi à réduire la consommation excessive de carburant et les émissions de CO₂

⁴³ Ces actions contribueront à accélérer la numérisation des opérations ferroviaires grâce au futur système de communication mobile ferroviaire (FRMCS) et la mise en œuvre du concept de «train gigabit».

dues à l'inefficacité des vols et à la fragmentation de l'espace aérien⁴⁴. **L'achèvement et la mise en œuvre effective du ciel unique européen (CUE)** facilitera également les voyages. Un cadre réglementaire modernisé et une infrastructure ATM numérique contribueront à réduire les goulets d'étranglement et à améliorer la ponctualité des vols. Le processus législatif relatif au ciel unique européen devrait donc être achevé sans délai.

INITIATIVE PHARE N° 7 — INNOVATION, DONNEES ET INTELLIGENCE ARTIFICIELLE POUR UNE MOBILITE PLUS INTELLIGENTE

64. **Il est essentiel de concevoir notre future mobilité de manière proactive en développant et en validant de nouvelles technologies et de nouveaux services pour garder une longueur d'avance.** L'UE mettra donc en place des conditions favorables au développement de nouvelles technologies et de nouveaux services, ainsi que tous les outils législatifs nécessaires à leur validation. On peut s'attendre dans un avenir proche à l'émergence et à une utilisation plus large des drones (aéronefs sans pilote) pour des applications commerciales, des véhicules autonomes, des trains à très grande vitesse (hyperloop), des avions à hydrogène, des véhicules aériens personnels électriques, des transports électriques par voie d'eau et d'une logistique urbaine propre. Il est essentiel de créer un **environnement propice à de telles technologies de mobilité qui changent la donne** afin que l'UE puisse devenir une destination privilégiée pour les innovateurs. Les jeunes pousses et les développeurs de technologies ont besoin d'un cadre réglementaire souple pour concevoir et élaborer leurs produits. La Commission s'emploiera à faciliter les tests et les essais et à rendre l'environnement réglementaire propice à l'innovation, de manière à soutenir le déploiement de solutions innovantes sur le marché.
65. La Commission **favorisera la recherche et le déploiement de technologies innovantes et durables dans le domaine des transports.** Les investissements dans des solutions de rupture ouvriront la voie à d'importants progrès et gains environnementaux dans les années et décennies à venir. Les programmes de recherche menés par l'UE aujourd'hui seront cruciaux pour le déploiement à venir, à l'aide d'instruments tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), le Fonds de cohésion, le Fonds européen de développement régional et InvestEU.
66. La Commission **soutient pleinement le déploiement de drones et de véhicules aériens sans pilote.** Elle continuera à définir les règles nécessaires dans ce domaine, y compris en ce qui concerne l'espace U (*U-Space*), afin qu'il puisse renforcer la mobilité sûre et durable. La Commission adoptera également une «stratégie Drone 2.0» définissant les moyens envisageables pour orienter le développement de cette technologie et de son environnement réglementaire et commercial.
67. En outre, afin de faire de la transformation numérique du secteur des transports une réalité, **l'UE doit veiller à ce que les principaux outils numériques soient en place**, notamment les composants électroniques pour la mobilité, les infrastructures de réseau, les ressources *cloud-to-edge* (nuage-périphérie), les technologies de données et la gouvernance, ainsi que l'intelligence artificielle. L'UE devrait poursuivre le renforcement de ses capacités industrielles liées à la chaîne d'approvisionnement numérique, notamment la conception et la production de composants, les plateformes logicielles et les technologies de l'internet des objets, en vue de renforcer l'électrification et l'automatisation dans le domaine des transports et de la mobilité⁴⁵.

⁴⁴ Cette mesure peut réduire jusqu'à 10% des émissions du transport aérien. La gestion du trafic aérien pourrait également contribuer à lutter contre les incidences de l'aviation sur le climat qui ne sont pas liées au CO₂.

⁴⁵ L'UE renforcera son soutien dans ce domaine par l'intermédiaire de l'entreprise commune pour la technologie numérique (*Key Digital Technologies Joint Undertaking*) et par son soutien aux technologies de processeurs sécurisés et à faible consommation d'énergie.

68. L'UE doit également veiller à ce que **les infrastructures numériques atteignent le niveau et les performances les plus élevés**, notamment grâce à la **5G**, qui offre un large éventail de services et contribue à atteindre des niveaux d'automatisation plus élevés dans diverses applications de mobilité. En outre, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour atteindre l'objectif d'une couverture ininterrompue dans les principaux axes de transport en Europe grâce aux infrastructures de connectivité 5G, comme le prévoit le plan d'action de 2016 pour la 5G⁴⁶. Il est crucial de disposer d'un marché unique numérique fonctionnant bien.
69. L'**intelligence artificielle (IA)** devient essentielle pour l'automatisation de tous les modes de transport, qui repose sur les technologies et les composants numériques. La Commission envisage le développement d'un écosystème d'excellence et de confiance dans le domaine de l'IA, qui sera façonné par le financement de la recherche, de l'innovation et du déploiement, dans le cadre du programme Horizon Europe et du programme pour une Europe numérique. Dans ce contexte, la Commission soutiendra les installations d'expérimentation et d'essai en intelligence artificielle en vue de développer la mobilité intelligente dans le cadre du programme pour une Europe numérique.
70. La transformation numérique du secteur des transports et de la mobilité nécessite des efforts supplémentaires en matière **de disponibilité, d'accès et d'échange des données**. Actuellement, le manque de clarté des conditions réglementaires, l'absence de marché européen pour la fourniture de données, l'absence d'obligation de recueillir et de partager les données, l'incompatibilité des outils et des systèmes pour la collecte et le partage de données, l'existence de normes différentes et les préoccupations à l'égard des questions de souveraineté constituent souvent des obstacles. La disponibilité des données et des statistiques est également essentielle, en particulier des données en temps réel, car elle permet de fournir de meilleurs services aux citoyens et de garantir la transparence des chaînes d'approvisionnement dans le transport de marchandises.
71. C'est la raison pour laquelle la Commission proposera de nouvelles actions **en vue de créer un espace européen commun des données relatives à la mobilité**. Cet espace tiendra compte de la gouvernance horizontale définie dans la stratégie en matière de données⁴⁷, de la loi sur les données, ainsi que du principe de neutralité technologique. L'objectif est de recueillir, connecter et mettre à disposition des données pour atteindre les objectifs de l'UE, depuis la durabilité jusqu'à la multimodalité. Cet espace de données relatives à la mobilité devrait fonctionner en synergie avec d'autres systèmes clés, notamment l'énergie, la navigation par satellite et les télécommunications, tout en assurant la cybersécurité et en étant compatible avec les normes de l'Union en matière de protection des données. Parallèlement, il convient de préserver des conditions de concurrence équitables pour les données dans la chaîne de valeur, afin de permettre le développement de l'innovation et l'émergence de nouveaux modèles commerciaux. La Commission envisagera différentes options réglementaires pour donner aux opérateurs un espace sûr et fiable afin de partager leurs données dans et entre les secteurs, sans fausser la concurrence, dans le respect de la vie privée et des obligations internationales de l'Union.
72. Étant donné que l'accès aux données des véhicules sera essentiel pour le partage des données relatives aux transports et la mobilité intelligente, la Commission présentera en 2021 une nouvelle initiative sur l'accès aux données relatives aux voitures: elle y proposera un cadre équilibré garantissant un accès équitable et efficace aux données des véhicules par les prestataires de services de mobilité.

⁴⁶ COM(2016) 588 final, «Un plan d'action pour la 5G en Europe».

⁴⁷ COM(2020) 66 final, «Une stratégie européenne pour les données».

Étapes⁴⁸ vers une mobilité intelligente:

11) D'ici à 2030, le transport multimodal fluide de passagers sera facilité par une billetterie électronique intégrée, et le transport de marchandises se déroulera dans un environnement sans support papier.

12) D'ici à 2030, la mobilité automatisée sera déployée à grande échelle.

4 UNE MOBILITE RESILIENTE – UN ESPACE EUROPEEN UNIQUE DES TRANSPORTS PLUS RESILIENT: POUR UNE CONNECTIVITE INCLUSIVE

73. Les transports sont l'un des secteurs les plus durement touchés par la pandémie de COVID-19⁴⁹, le préjudice subi étant imputable aux chocs négatifs majeurs de demande consécutifs aux mesures de confinement et d'atténuation qui ont dû être prises. Cette situation a entraîné des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, une baisse sensible des déplacements et du tourisme intérieurs et à l'étranger ainsi qu'une diminution de la connectivité dans l'ensemble de l'UE. Elle a également occasionné d'immenses difficultés opérationnelles et financières à de nombreuses entreprises, dont beaucoup de petite et moyenne taille (PME), ayant des activités dans le secteur des transports. **La présente stratégie doit aider ce secteur et les écosystèmes concernés, tels que les voyages et le tourisme, à se redresser et à devenir plus écologiques, plus intelligents et plus résilients.**

INITIATIVE PHARE N° 8 – RENFORCER LE MARCHÉ UNIQUE

74. Une occasion s'offre à présent à l'UE de construire un système de mobilité qui soit durable, intelligent et résilient: un système pour les générations futures. L'évaluation précédente de la Commission a mis en évidence la nécessité d'investir à grande échelle et à un rythme rapide, y compris de réaliser des investissements publics et privés substantiels au niveau national: on estime à 130 milliards d'euros par an, par rapport à la décennie précédente, le montant des investissements supplémentaires pour la période 2021-2030 dans les véhicules (matériel roulant, navires et aéronefs compris) et dans le déploiement d'infrastructures nécessaires à la fourniture de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone⁵⁰. Il faudrait, en outre, mobiliser 100 milliards d'euros par an pour combler le «déficit d'investissement en matière de transformation écologique et numérique» dans le domaine des infrastructures⁵¹. Une somme de 300 milliards d'euros sera nécessaire au cours des 10 prochaines années pour achever le réseau central du RTE-T et l'édifier comme un système véritablement multimodal. **Ces investissements sont essentiels pour renforcer le marché unique.**

75. Les investissements doivent être coordonnés et hiérarchisés au sein des programmes de financement de l'UE, dont l'instrument de relance NextGenerationEU, dans le respect des principes suivants. En premier lieu, il conviendrait de privilégier l'aide non

⁴⁸ Ces étapes, qui tiennent compte également de l'analyse présentée dans le document de travail des services de la Commission accompagnant la présente communication, ont pour but de montrer la voie que doit emprunter le système de transport européen pour nous permettre de réaliser nos objectifs de mobilité durable, intelligente et résiliente, et témoignent ainsi du niveau d'ambition nécessaire pour nos futures politiques.

⁴⁹ Par exemple, en mai 2020, les effets de la pandémie se sont traduits par une baisse d'environ 90 % du trafic aérien par rapport à l'année précédente (source: Eurocontrol), de 85 % pour les services de transport ferroviaire de voyageurs à longue distance, de 80 % pour les services ferroviaires régionaux de voyageurs (y compris suburbains), par l'arrêt quasi total des services ferroviaires internationaux de voyageurs (source: CER), et par une baisse de plus de 90 % pour les navires de croisière et navires à passagers à la mi-avril, par rapport à l'année précédente (source: AESM).

⁵⁰ COM(2020) 562 final, «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030 - Investir dans un avenir climatiquement neutre, dans l'intérêt de nos concitoyens».

⁵¹ SWD(2020) 98 final, données fondées sur les estimations relatives au RTE-T et sur les calculs de la BEI. Cette estimation n'inclut pas le coût induit par la reconstitution des fonds propres ni celui du renouvellement régulier de la flotte, lequel est toutefois susceptible d'être différé en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les entreprises de transport.

remboursable, provenant notamment de la nouvelle facilité pour la reprise et la résilience, du FEDER et du Fonds de cohésion ainsi que du Fonds pour l'innovation, pour les projets présentant la plus forte valeur ajoutée sur le plan social, environnemental, économique et européen et ayant une incidence directe sur l'emploi, la croissance et la résilience. Le MIE est le principal instrument pour financer le développement d'infrastructures générant le maximum de valeur ajoutée européenne, tout en intégrant les objectifs écologiques et numériques. En deuxième lieu, il conviendrait de remédier à la défaillance du marché et au niveau d'investissement insuffisant dans les domaines d'action prioritaires à l'aide d'instruments de financement, notamment les volets «Infrastructures durables» et «Recherche, innovation et numérisation» du programme InvestEU, complétés, si nécessaire, par un recours accru aux instruments de financement mixte. En troisième lieu, la politique de prêt de la BEI dans le secteur des transports devrait également contribuer à la réalisation des objectifs de la présente stratégie, en offrant un cadre global qui attirera les investissements privés afin d'améliorer la résilience et d'accélérer le déploiement de technologies durables et intelligentes dans tous les modes de transport.

76. Les investissements en faveur de la relance du secteur des transports devraient s'accompagner d'**investissements des entreprises dans une mobilité plus durable et numérique**. Il conviendrait de définir, pour tous les modes de transport, les critères d'examen technique fondés sur le règlement sur la taxinomie⁵² tout en étant conscient des besoins d'investissement spécifiques. Le financement des investissements dans les transports durables pourrait également s'appuyer sur la future norme européenne concernant les obligations vertes, ancrée dans la taxinomie de l'UE. Il faut également profiter de la révision prochaine des règles relatives aux aides d'État concernant les transports pour stimuler la transition du secteur vers la durabilité, en offrant à tous les modes de transport des possibilités plus nombreuses d'être en concurrence à armes égales pour l'obtention d'une subvention.
77. Afin de constituer une réserve crédible de projets viables et d'accélérer l'investissement, il est nécessaire de dispenser des **services de conseil aux pouvoirs publics et aux promoteurs de projets**. Lesdits services peuvent être fournis par l'intermédiaire de l'instrument d'appui technique et de la plateforme de conseil InvestEU, ainsi que par l'assistance technique mise à disposition au sein des programmes financés au titre de la politique de cohésion.
78. Les **PME⁵³ doivent accéder plus aisément au financement**, notamment pour renouveler leurs flottes respectives et procéder à d'autres investissements verts et innovants. On peut y parvenir grâce à une communication et à des orientations plus claires, à un appui administratif spécifique et à des dispositifs simplifiés de soutien financier. Le soutien à la création de dispositifs de mise en commun, de fonds et d'autres mécanismes d'intermédiation garantira une masse critique permettant l'accès au financement. Les États membres devraient désigner un guichet unique pour permettre aux entreprises de solliciter ce soutien.
79. Il est indispensable d'investir dans les **infrastructures de transport** sur tout le territoire de l'UE pour garantir la connectivité, le fonctionnement pérenne de l'économie et la cohésion entre les États membres. C'est pourquoi il est à présent nécessaire d'examiner le cadre européen de gouvernance économique: l'UE doit promouvoir des investissements dans les

⁵² Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

⁵³ En 2017, le secteur des services de transport et de stockage dans l'UE-27 comptait plus de 1,1 million d'entreprises, employant 8,1 % du nombre total des personnes travaillant dans l'économie marchande non financière. Plus de la moitié de ces personnes sont employées par des PME.

transports qui reposent sur une catégorie d'actifs d'infrastructure de l'UE. Une telle catégorie pourrait comprendre des projets d'infrastructure dont la mise en œuvre est fondée sur la planification stratégique européenne, tels que les projets RTE-T. La Commission veillera également à ce que les nouvelles lignes directrices du RTE-T soient compatibles avec le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important» et avec le pacte vert pour l'Europe. Il est également impératif d'adapter les infrastructures au changement climatique et de les rendre résilientes face aux catastrophes, question que la Commission traitera lors du réexamen du RTE-T et dans la stratégie d'adaptation au changement climatique, y compris par des orientations spéciales en matière de résilience au changement climatique.

80. Il faut prendre toutes les mesures nécessaires pour achever le RTE-T dans les délais.

La Commission proposera de renforcer le rôle des coordonnateurs européens afin de faire avancer les travaux concernant les corridors de transport sur tout le continent pour que ces derniers soient achevés d'ici à 2030. L'UE doit accorder la priorité à la suppression des clivages Est-Ouest et Nord-Sud pour ce qui est des infrastructures modernes. Les succès que sont le pont de l'Øresund entre le Danemark et la Suède et le réseau ferroviaire à grande vitesse reliant Paris-Londres-Bruxelles-Amsterdam et Cologne démontrent la nécessité de mener, sans délai, à bonne fin des projets comme l'axe Rail Baltica, la liaison Lyon-Turin, le réseau Y-basque, la ligne ferroviaire du détroit de Fehmarn, le tunnel du Brenner, les liaisons Dresde-Prague, Vienne-Bratislava-Budapest, Seine-Escaut et bien d'autres encore. Davantage de projets transfrontières seront nécessaires pour intégrer l'ensemble des États membres dans le système ferroviaire européen du futur, qui établira à son tour de bonnes interconnexions au service du transport ferroviaire transfrontière partout en Europe. Cet objectif sera atteint tout en préservant l'accessibilité des régions rurales et éloignées.

81. Dans le même temps, l'investissement doit financer la modernisation des flottes dans tous les modes de transport.

C'est indispensable pour garantir le déploiement de solutions technologiques à émissions faibles ou nulles, y compris par la modernisation et par des dispositifs de rénovation appropriés dans tous les modes de transport. Un recours accru aux marchés publics conjoints et transfrontières au sein de l'UE, fondés sur le principe de l'offre économiquement la plus avantageuse, peut y contribuer de manière financièrement rationnelle. Le soutien à ces renouvellements de flotte, certes apporté conformément aux obligations internationales de l'UE en matière de subventions et aux règles de l'UE en matière d'aides d'État, contribuera à préserver un écosystème manufacturier prospère dans des domaines où l'Europe possède un avantage technologique stratégique, tels que les industries manufacturières aéronautique, ferroviaire et maritime. Cela permettrait d'accroître les perspectives de constitution de capacités de production et de chaînes de valeur d'approvisionnement adéquates au sein de l'industrie manufacturière européenne dans le droit-fil de la nouvelle stratégie industrielle pour l'Europe⁵⁴, et de préservation de la primauté technologique de la base manufacturière de l'UE.

82. Forte du succès de l'alliance européenne pour les batteries⁵⁵, la Commission soutient les chaînes de valeur stratégiques (dont celles concernant les batteries, les matières premières, les carburants hydrogène et les carburants renouvelables et à faible teneur en carbone)⁵⁶ au moyen d'instruments réglementaires et financiers. Cette démarche est essentielle pour veiller à la sécurité de l'approvisionnement en matériaux et technologies indispensables à une mobilité durable et intelligente, évitant ainsi à l'Europe d'être

⁵⁴ COM(2020) 102 final, «Une nouvelle stratégie industrielle pour l'Europe».

⁵⁵ Instituée en 2017, l'alliance européenne pour les batteries rassemble plus de 500 acteurs et a attiré plus de 100 milliards d'euros d'investissements combinés annoncés tout au long de la chaîne de valeur de l'UE.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/>; <https://erma.eu/>; https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_fr

dépendante de fournisseurs extérieurs dans des secteurs stratégiques pour parvenir à une plus grande autonomie stratégique. L'Europe doit exploiter ses actifs spatiaux qui fournissent des services et données par satellite et assurent des communications par ce médium, tous modes de transport confondus, et qui sont particulièrement décisifs pour une mobilité coopérative, connectée et automatisée (connected, cooperative, and automated mobility, CCAM).

83. L'espace européen unique des transports est plus intégré que jamais mais est encore loin d'être achevé. Les **obstacles à la libre circulation des marchandises et des services persistent**, tout comme ceux à la libre concurrence, tandis que les règles applicables ne sont pas mises en œuvre ou que le contrôle de leur respect n'est pas correctement effectué en temps voulu.
84. La pandémie de COVID-19 a mis en lumière les vulnérabilités du marché unique. Il est crucial que les services de transport de marchandises terrestres, aériens et par voie d'eau soient assurés de manière ininterrompue pour que les marchandises et les intrants dans les industries manufacturières soient acheminés, pour que le marché unique de l'UE fonctionne et que cette dernière réagisse efficacement aux crises actuelles et futures. Il conviendrait d'intensifier les efforts visant à garantir la multimodalité et l'interopérabilité entre les différents modes de transport et **il faut accélérer l'achèvement de l'espace européen unique des transports**.
85. Il faut préserver l'intégrité du marché unique et le caractère équitable des conditions de concurrence pour les opérateurs, y compris en veillant à ce qu'il n'y ait pas de discrimination entre opérateurs historiques et nouveaux entrants sur le marché, par exemple lors de l'octroi d'aides d'État, et à ce qu'aucun nouvel obstacle à la concurrence ne soit érigé. La **Commission œuvrera activement à faire respecter les règles de l'UE**; par ailleurs, elle réexaminera la réglementation ou soumettra des propositions législatives, en tant que de besoin, afin de supprimer les obstacles à la libre circulation des marchandises et des services ayant des répercussions négatives sur les transports. Ce faisant, la Commission s'emploiera à rendre plus efficaces le système de transport et les opérations de transport, par exemple en cherchant à réduire les trajets à vide, ce qui évitera les émissions nocives et la pollution.
86. Afin d'atteindre tous les objectifs définis dans la présente stratégie, il est nécessaire de soutenir les efforts de modernisation entrepris dans chaque mode de transport afin d'offrir aux citoyens de l'UE une connectivité intelligente à des prix abordables et transparents. Dans le secteur de l'aviation, la Commission proposera de **réviser le règlement sur les services aériens**⁵⁷. Parallèlement au maintien du plus haut niveau de sécurité aérienne, elle aura pour objectifs de protéger les intérêts des consommateurs et de façonner une industrie européenne des services aériens résiliente et compétitive tout en préservant des emplois de qualité. La modernisation des règles de l'UE régissant les redevances aéroportuaires, les créneaux horaires et les systèmes informatisés de réservation complétera cette initiative. Dans le secteur ferroviaire, la Commission évaluera si les actuelles **règles relatives aux redevances d'accès aux voies** offrent les incitations appropriées pour stimuler des marchés concurrentiels et l'attractivité du rail.
87. Afin d'éviter de futures perturbations, en réponse à l'appel lancé par le Conseil, la **Commission préparera un ou plusieurs plans d'urgence en cas de crise**, démarche qui rassemblera les autorités de l'UE et des États membres ainsi que des représentants du secteur. Son objectif consisterait à assurer la continuité des activités et à coordonner les

⁵⁷ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

mesures de réaction dans le secteur des transports fondées sur les lignes directrices et la réglementation élaborées pendant la pandémie de COVID-19, comme celles applicables aux voies réservées⁵⁸. En vue de continuer à garantir la continuité des opérations de transport de marchandises et des services de transport de passagers dans les scénarios de crise, la Commission évaluera les possibilités, d'une part, de prévoir de nouvelles mesures opérationnelles et de sécurité sanitaire et, d'autre part, de définir un niveau minimal harmonisé de services de transport essentiels. Il se peut aussi que l'UE doive adapter la législation en vigueur en matière de transports afin qu'une réaction rapide aux crises soit rendue possible.

INITIATIVE PHARE N° 9 – RENDRE LA MOBILITE EQUITABLE ET JUSTE POUR TOUS

88. Le choc économique a mis en évidence la nécessité d'une mobilité **abordable, accessible et équitable** pour les passagers et les autres usagers des services de transport. En effet, alors que le marché unique des transports a permis d'augmenter la connectivité, la mobilité reste coûteuse pour les personnes ayant un faible revenu disponible, et insuffisamment accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi qu'aux personnes maîtrisant peu les outils informatiques. Dans les régions rurales, périphériques et éloignées, y compris les régions ultrapériphériques et les îles, des liaisons de transport public de meilleure qualité seront essentielles pour garantir à tous un accès sans entrave à la mobilité.
89. La transition vers une mobilité durable, intelligente et résiliente devra être juste, sans quoi elle risque de ne pas avoir lieu. La Commission veillera par conséquent à **explorer de manière approfondie les possibilités offertes par le mécanisme pour une transition juste afin de rendre cette nouvelle mobilité abordable et accessible dans toutes les régions et pour tous les passagers, y compris les personnes handicapées ou à mobilité réduite**. La Commission maintiendra également son soutien en apportant un concours financier au titre du Fonds de cohésion et du FEDER dans les États membres et régions moins développés.
90. En outre, les OSP devraient être encore plus ciblées et efficaces et devraient, dans la mesure du possible, contribuer à la transition vers un système multimodal. Pour garantir une utilisation optimale des deniers publics et des aides publiques, il faut que les pouvoirs nationaux et locaux soient en mesure de **tirer parti des OSP pour améliorer la connectivité** et de prendre en considération des objectifs d'action spécifiques. Il serait possible d'y parvenir en appliquant des critères de durabilité aux OSP, tels que le critère selon lequel des OSP ne peuvent pas être imposées aux vols court-courriers lorsqu'il existe une liaison ferroviaire alternative appropriée, plus durable et compétitive. La Commission examinera les possibilités de mettre en place un système d'OSP multimodal, notamment pour faire en sorte que tous les modes de transport puissent se concurrencer sur un pied d'égalité afin de répondre aux besoins de transport à prendre en compte.
91. Une mobilité équitable suppose également une **protection des passagers et de leurs droits**. Les annulations massives survenues au cours de la pandémie de COVID-19 ont montré l'importance des règles en vigueur à l'échelle de l'UE ainsi que du caractère uniforme de leur mise en œuvre et du contrôle de leur application. L'UE doit venir en aide aux passagers lorsque des opérateurs de transport font faillite ou traversent une crise aiguë de liquidité, comme c'est le cas dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Les passagers immobilisés doivent être rapatriés et leurs billets doivent être remboursés en cas

⁵⁸ C(2020) 1897 final, «Communication sur la mise en œuvre des voies réservées prévues par les lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels» et COM(2020) 685 final, «Communication sur le réaménagement des voies réservées dans les transports afin d'assurer la continuité de l'activité économique pendant la période de résurgence de la pandémie de COVID-19».

d'annulation par le transporteur. La Commission examine les options relatives à d'éventuels moyens de protéger les passagers contre de tels événements et les avantages qu'offrirait de tels moyens, et présentera, s'il y a lieu, des propositions législatives.

92. Les droits des passagers de l'UE devraient être mieux mis en œuvre, plus clairs tant pour les transporteurs que pour les passagers, offrir une assistance adéquate, un remboursement, une éventuelle indemnisation en cas de perturbation, et prévoir des sanctions appropriées si les règles ne sont pas correctement appliquées. La Commission examinera les possibilités d'avancer sur la voie d'un **cadre multimodal des droits des passagers** qui sera simplifié, plus cohérent et harmonisé, et les avantages qu'offrirait de telles possibilités.
93. L'atout de loin le plus précieux du secteur réside dans son capital humain et une transition durable et intelligente ne sera pas possible sans le soutien et l'adhésion des **travailleurs du secteur des transports**. Toutefois, les travailleurs de certaines parties du secteur des transports connaissent souvent des conditions de travail pénibles. Les conditions de travail précaires, notamment les longues heures de travail, le temps passé en dehors du domicile et un travail faiblement rémunéré, sont aggravées par le manque de respect des normes du travail applicables et par un contrôle inadéquat de leur mise en œuvre. La mise en place de normes sociales plus élevées contribuerait directement à enrayer le manque global d'attractivité du secteur observé actuellement. La main-d'œuvre vieillit rapidement et des pénuries importantes de main-d'œuvre apparaissent déjà de manière très visible dans certaines professions⁵⁹. La pandémie de COVID-19 a accentué les problèmes rencontrés par les travailleurs du secteur des transports. Cette situation risque de se détériorer davantage si rien n'est fait.
94. C'est la raison pour laquelle la Commission envisagera des **mesures dans les différents modes de transport afin de renforcer le cadre législatif relatif aux conditions de travail des travailleurs**, et garantira la mise en œuvre correcte des droits sociaux applicables tout en apportant plus de clarté à leur sujet en conformité avec les divers instruments disponibles pour mettre en œuvre le socle européen des droits sociaux. La Commission s'attachera à défendre des normes sociales élevées, notamment dans le secteur aérien, qui est confronté à des difficultés particulières, et collaborera avec l'Autorité européenne du travail afin d'aider les États membres à faire appliquer la législation applicable. Sur le plan international, la Commission plaidera en faveur d'avancées dans le cadre de l'OMI, de l'Organisation internationale du travail et d'autres institutions internationales, afin de garantir des conditions de travail et de vie décentes à bord et des changements d'équipage en temps utile, en particulier en période de pandémie mondiale.
95. Les changements survenus dans le secteur, en particulier ceux liés à l'automatisation et à la transformation numérique, font apparaître de nombreux nouveaux défis. Des emplois du secteur des transports, en particulier les emplois peu ou moyennement qualifiés, pourraient être **menacés du fait de l'automatisation et de l'évolution vers une durabilité accrue**. Dans le même temps, la transformation numérique en cours offre de nouvelles possibilités, telles qu'un environnement de travail amélioré et des emplois de qualité susceptibles d'attirer davantage les femmes et les jeunes. Par conséquent, la **transition juste pour les travailleurs du secteur des transports** doit être assortie d'une trajectoire crédible. La Commission formulera des recommandations concernant, d'une part, la transition vers l'automatisation et la numérisation et, d'autre part, les moyens d'atténuer les effets de ces évolutions sur les travailleurs du secteur des transports.

⁵⁹ À titre d'exemple, l'Union internationale des transports routiers a indiqué en 2019 qu'un poste de conducteur sur cinq n'était pas pourvu dans le secteur européen du transport routier.

96. Enfin, afin de remédier à la pénurie croissante de travailleurs qualifiés, la Commission invite les acteurs du secteur des transports et les partenaires sociaux à contribuer à la mise en œuvre de la stratégie européenne en matière de **compétences** en faveur de la compétitivité durable, de l'équité sociale et de la résilience⁶⁰ et, en particulier, à adhérer au pacte sur les compétences⁶¹. Les acteurs du secteur des transports devraient également créer de nouveaux apprentissages pour devenir membres de l'alliance européenne pour l'apprentissage et participer activement à la Semaine européenne des compétences professionnelles.
97. La Commission appliquera dûment le principe d'**intégration de l'égalité** à ses initiatives liées à la politique des transports et continuera à soutenir la coopération et l'échange de bonnes pratiques entre les parties prenantes sur le thème «Plus de femmes dans les transports – Plateforme pour le changement», afin d'accroître le nombre de femmes dans les professions des transports. Elle sensibilisera également aux questions d'égalité en créant et en soutenant un réseau des ambassadeurs de la diversité. Toutes les futures propositions dans le domaine des transports seront conformes à la stratégie de la Commission en matière d'égalité entre les hommes et les femmes⁶² et à sa stratégie en faveur des personnes handicapées⁶³.

INITIATIVE PHARE N° 10 – RENFORCER LA SURETE ET LA SECURITE DES TRANSPORTS

98. La **sûreté et la sécurité** du système de transport sont primordiales et ne sauraient souffrir aucune concession; qui plus est, l'UE doit rester un leader mondial dans ce domaine. Il est essentiel de déployer des efforts constants avec les autorités internationales, nationales et locales, les parties prenantes et les citoyens si nous voulons atteindre notre objectif d'une mobilité à «zéro décès».
99. **L'Europe reste la région de transport la plus sûre au monde.** Bien que les voyages aériens, maritimes et ferroviaires soient très sûrs, il n'y a pas de place pour l'autosatisfaction, en particulier en matière de sécurité routière. En 2019, quelque 22 700 personnes ont perdu la vie sur les routes de l'UE et, pour chaque personne tuée, environ cinq autres personnes ont subi des blessures graves qui ont changé le cours de leur vie. La Commission reste donc pleinement déterminée à mettre en œuvre la stratégie de l'UE en matière de sécurité routière de 2018⁶⁴.
100. **Des facteurs tels que la vitesse, l'alcool et la consommation de drogue, ainsi que la distraction au volant,** sont étroitement liés tant à la cause qu'à la gravité des accidents de la route. La Commission cherchera à définir les actions qui se justifient pour s'attaquer à ces problèmes, par exemple par un recours accru aux recommandations de l'UE. La protection des usagers vulnérables de la route sera prioritaire, de même que l'amélioration de la collecte et de l'analyse des données, et la Commission évaluera également la valeur ajoutée qu'une enquête approfondie sur les accidents apporterait à ce niveau. La modernisation des infrastructures existantes à haut risque doit rester une priorité des investissements dans les infrastructures, en particulier pour les segments de réseau vieillissants et sous-développés. Des mesures offrant plus d'espace à diverses formes de

⁶⁰COM(2020) 274 final, «Stratégie européenne en matière de compétences en faveur de la compétitivité durable, de l'équité sociale et de la résilience (2020)».

⁶¹ La Commission tiendra compte de l'expérience acquise avec le partenariat pour l'automobile récemment lancé dans le cadre du pacte sur les compétences, afin d'aider le secteur à gérer les défis de la reconversion et du perfectionnement professionnels auxquels il est confronté dans le contexte de la transition écologique et numérique.

⁶² COM(2020) 152 final, «Une Union de l'égalité: stratégie en faveur de l'égalité entre les hommes et les femmes 2020-2025».

⁶³ COM(2010) 636 final, Stratégie européenne 2010-2020 en faveur des personnes handicapées. En 2021, la Commission présentera une stratégie renforcée en faveur des personnes handicapées, fondée sur les résultats de l'évaluation de la stratégie européenne mise en œuvre en la matière au cours de la période 2010-2020, qui est réalisée actuellement.

⁶⁴ COM(2018) 293 final, «Une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre».

mobilité active contribueront à prévenir des décès et des blessures graves parmi les usagers vulnérables de la route.

101. Dans le secteur maritime, la Commission prévoit d'engager une révision approfondie de la législation existante sur les **responsabilités de l'État du pavillon, le contrôle par l'État du port et les enquêtes sur les accidents**, ainsi que de continuer à renforcer les règles de l'UE relatives aux organismes agréés. L'objectif global est de garantir un transport maritime sûr et efficace dont le coût sera réduit pour les entreprises et les administrations. La sécurité maritime et un transport maritime intelligent et durable dans les eaux de l'UE continueront de bénéficier des contributions de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, dont le mandat devrait être modernisé et éventuellement étendu à d'autres domaines.
102. Parallèlement à d'autres efforts visant à rendre le secteur des transports et ses infrastructures plus résilients, l'UE **actualisera et améliorera le cadre de sécurité existant**, incluant notamment la lutte contre les cyber-menaces, dans le contexte général des règles en vigueur en la matière⁶⁵. La possibilité de mettre en place un mécanisme d'alerte rapide pour la sécurité au niveau de l'UE sera étudiée sur la base du cadre de certification à l'échelle de l'UE pour les produits, processus et services TIC et de la désignation d'«opérateurs de services essentiels» (OSE) pour les infrastructures de mobilité. Les règlements concernés seront en outre améliorés, notamment celui concernant le cadre de certification de cybersécurité pour les véhicules automatisés.

Étapes⁶⁶ vers une mobilité résiliente:

- 13) *Un réseau transeuropéen de transport multimodal, équipé pour des transports durables et intelligents dotés d'une connectivité à haut débit, sera opérationnel d'ici 2030 pour le réseau central et d'ici 2050 pour le réseau global.*
- 14) *D'ici 2050, le nombre de décès dans l'UE, tous modes de transport confondus, sera proche de zéro.*

5 L'UE EN TANT QUE PLATEFORME DE CONNECTIVITE MONDIALE

103. Compte tenu de l'évolution rapide de la situation géopolitique, l'UE se doit d'agir pour préserver et renforcer ses intérêts. Pour tous les modes de transport revêtant une dimension internationale, **il est essentiel de garantir une concurrence internationale non faussée, la réciprocité et des conditions de concurrence équitables**. Pour lutter efficacement contre les effets de distorsion des subventions étrangères sur le marché intérieur, y compris dans les marchés publics, la Commission proposera un instrument spécifique⁶⁷.
104. Parmi les nouvelles actions envisageables, les États membres pourraient recourir aux mécanismes disponibles pour le filtrage des investissements directs étrangers dans les sociétés et les actifs de transport européens pour des motifs de sécurité ou d'ordre public. L'Union, quant à elle, pourrait apporter des modifications en matière de défense commerciale, à la lumière des critères en vigueur pour le secteur aérien. La Commission continuera également à **promouvoir le recours aux normes techniques, sociales,**

⁶⁵ La directive (UE) 2016/1148 (directive sur la sécurité des réseaux et des systèmes d'information ou «directive SRI»), le règlement (UE) 2019/881 (règlement sur la cybersécurité) et la directive 2008/114/CE (directive sur la protection des infrastructures critiques européennes).

⁶⁶ Tenant également compte de l'analyse présentée dans le document de travail des services de la Commission accompagnant la communication, ces étapes ont pour but de tracer la voie à suivre par le système de transport européen pour nous permettre de réaliser nos objectifs de mobilité durable, intelligente et résiliente, et témoignent ainsi du niveau d'ambition nécessaire pour nos futures politiques.

⁶⁷ COM(2020) 253 final, «Livres blancs relatifs à l'établissement de conditions de concurrence équitables en ce qui concerne les subventions étrangères».

environnementales et de concurrence européennes au sein des instances internationales et dans les relations avec les différents pays tiers, quel que soit le mode de transport. Les équipements et solutions de transport sont le moteur des exportations européennes et la transformation durable et intelligente du secteur offre à notre industrie manufacturière l'occasion de jouer un rôle de premier plan à l'échelle mondiale.

105. Pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, il est nécessaire de réduire sensiblement les émissions dues aux transports d'ici 2050 également au-delà de l'UE. Il est donc essentiel que le **pacte vert pour l'Europe et la présente stratégie soient bien pris en compte dans nos actions extérieures**, qu'une action mondiale en faveur d'une mobilité durable et intelligente soit largement encouragée en vue de la réalisation des objectifs de développement durable et que la cohérence des politiques soit assurée lors de la projection des politiques internes de l'UE en dehors de l'Union. En conséquence, divers volets d'action seront mis au point pour traduire les bonnes pratiques, les solutions de qualité et les normes en matière de mobilité durable et intelligente dans la coopération au développement de l'UE, y compris avec nos partenaires africains⁶⁸, tout en tenant compte des défis et contraintes propres aux pays émergents et aux pays en développement.
106. L'UE **continuera d'approfondir les relations dans le domaine des transports**, y compris avec les principaux partenaires stratégiques et organismes internationaux, et renforcera les liens avec les nouveaux partenaires internationaux, tels que les économies à forte croissance et les économies émergentes. Cet aspect est primordial pour les secteurs qui ont besoin de conditions de concurrence équitables au niveau mondial, tels que le secteur aérien et le transport maritime. La Commission demandera au Conseil l'autorisation d'ouvrir des négociations en vue de la conclusion de nouveaux accords de transport aérien avec des pays tiers et étudiera des possibilités d'actions appropriées concernant les relations avec les pays et régions tiers en matière de transport maritime. L'UE devrait également s'efforcer, au sein de l'OMI, de l'OACI et d'autres organisations internationales, de faire adopter des normes élevées, notamment dans les domaines de la sûreté, de la sécurité et de la protection de l'environnement, y compris le changement climatique.
107. Les transports constituent une composante essentielle des politiques et instruments soutenant le processus d'élargissement aux Balkans occidentaux et la **politique de voisinage de l'UE**, y compris le partenariat oriental et le voisinage méridional. La Commission renforcera le lien entre la politique des transports et la politique de voisinage dans des domaines clés et élaborera une approche globale de la connectivité avec les pays voisins, notamment en menant une collaboration étroite avec la Communauté des transports, en étendant le RTE-T, en offrant un appui technique et une coopération et en concluant de nouveaux accords sectoriels.
108. Pour concrétiser les ambitions et priorités internationales de l'UE dans le domaine des transports, il importe d'intégrer les politiques de transport dans la dimension extérieure de l'UE et d'agir sur la scène internationale, en faisant entendre une **voix forte, unifiée et cohérente**. Il convient de rappeler à cet égard que cela exige de toutes les institutions de l'Union et de tous les États membres qu'ils appliquent pleinement les dispositions des traités, en particulier celles relatives à la négociation et à la conclusion de nouveaux accords dans le domaine des transports et celles concernant la représentation au sein des instances internationales, telles que l'OACI et l'OMI, étant donné que le traité de Lisbonne a été conçu précisément pour rendre l'Union plus efficace dans ses relations extérieures.

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, Vers une stratégie globale avec l'Afrique.

6 CONCLUSIONS

109. La sortie de la crise provoquée par la pandémie de COVID-19 devrait être mise à profit pour accélérer la décarbonation et la modernisation de l'ensemble du système de transport et de mobilité, ce qui limitera les effets négatifs de celui-ci sur l'environnement et améliorera la sécurité et la santé de nos concitoyens. **La double transition écologique et numérique devrait remodeler le secteur, redessiner la connectivité et redynamiser l'économie.** La Commission reconnaît que cette transformation – qui doit être socialement équitable et juste – ne sera pas chose aisée et nécessitera l'engagement et le soutien sans faille de tous les acteurs des transports, ainsi qu'une augmentation substantielle des investissements générateurs de croissance provenant des secteurs public et privé.
110. Le système européen de transport durable que l'UE s'efforce de mettre en place doit être intelligent, flexible et adaptable à des modes et à des besoins de transport en constante évolution, et se fonder sur les progrès technologiques de pointe, afin d'assurer une connectivité sûre, sécurisée et sans discontinuité pour tous les citoyens européens. **Les transports devraient mettre en évidence l'ingéniosité et les compétences techniques européennes, qui sont à la pointe de la recherche, de l'innovation et de l'esprit d'entreprise et favorisent la double transition.**
111. La Commission présente un ensemble complet de mesures énumérées dans le plan d'action de la présente stratégie afin de mettre l'UE sur la voie de la création du système de mobilité durable, intelligente et résiliente de l'avenir et d'apporter les changements fondamentaux nécessaires à la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe. Ces efforts ne pourront être couronnés de succès qu'à la condition que toutes les parties concernées, à savoir les institutions européennes, les États membres et leurs autorités à tous les niveaux de pouvoir, les parties prenantes, les entreprises et les citoyens, fassent preuve d'un engagement suffisant.